

அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)-தொடர்ச்சி

[2001 செப்டம்பர் 12]

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஈ) உறுப்பினர்களுக்குத் தேநீரும், மதிய உணவும் வழங்குதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தை ஒட்டிய பகுதியில் உறுப்பினர்களுக்குத் தற்போது தேநீரும், பின்னர் மதிய உணவும் வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 2001-2002 ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.39,06,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”

எனக் கோருகிறேன்.

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 521, திரு. து. நெப்போலியன்.

திரு. து. நெப்போலியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “வில்லிவாக்கம் தொகுதி, அம்பத்தூர் நகரிலிருந்து மாவட்டத் தலைமையிடமான திருவள்ளூருக்கு நேரடிப் பேருந்து வசதி செய்து தர வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000/-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 189, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “ஒரே தடத்தில் பல மினி பஸ்கள் இயக்க வழங்கப்பட்ட அனுமதியை இரத்து செய்து, முதன்முதலில் அனுமதி வாங்கியவருக்கு மட்டுமே அந்தத் தடத்தில் மினி பஸ் இயக்க அனுமதிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000/-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2084, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000/-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1432, திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “திருவண்ணாமலையிலிருந்து கன்னியாகுமரி மற்றும் திருவனந்தபுரம் போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இயக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1813, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1881, திரு. கோவை தங்கம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2807, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3173, திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2634, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

2001 செப்டம்பர் 12]

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 861, திரு. ரா. ஈஸ்வரன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1992, திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1415, திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “பழனியிலிருந்து கொடுமுடிக்கு, கணக்கன்பட்டி, மஞ்சநாயக்கன்பட்டி, தேவத்தூர், கள்ளிமந்தயம், கூத்தம்புண்டி, மூலனூர், முத்தூர் வழியாக புதிய பேருந்து இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2998, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1624, திரு. வி.கே. லட்சுமணன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3046, திரு. கே.சி. கருணாகரன்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. கே.சி. கருணாகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1702, திரு. மே. ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “சேலம் மாவட்டம், ஒமலூரிலிருந்து சென்னை, கோயம்புத்தூர், ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3033, திரு. க. முருகவேல் ராஜன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3075, திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.39,06,61,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 580, திரு. கா. கந்தசாமி. இருக்கையில் இல்லை.

2001 செப்டம்பர் 12]

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, மானியக் கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 11-05

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.22,94,12,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”. எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1079, திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “பழனியிலிருந்து கொடுமுடிக்கு ஆயக்குடி, கணக்கன்பட்டி, மஞ்சநாயக்கன்பட்டி, தேவத்தூர்-கள்ளிமந்தயம், கூத்தம்பூண்டி, மூவனூர், வெள்ளக்கோயில், முத்தூர் வழியாக புதிய பேருந்து வழித்தடம் ஒன்று ஏற்படுத்தித் தர வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1553, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “பழைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை விற்றுவிட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகளை வாங்கி இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2134, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2524, திரு. எச்.எம். ராஜூ, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3274, திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2777, திரு. ஐ. சுணேசன்.

திரு. ஐ. சுணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3239, திரு. மு. கார்த்தி.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. மு. கார்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2604, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 758, திரு. சு. சிவராஜ்.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2054, திரு. கே. அறுமுகம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2965, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1782, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1964, திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 749, திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “போக்குவரத்து வசதியை அதிகப்படுத்துவதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1421, திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “திருவண்ணாமலை, மாவட்டத் தலைநகரமாக இருப்பதாலும் பெளர்ணமி நாளில் தொலைதூரங்களிலிருந்து பக்தர்கள் வருவதாலும், திருவண்ணாமலையிலிருந்து மதுரை, திருநெல்வேலி, கோயம்புத்தூர், பெங்களூர், திருப்பதி, குற்றாலம் போன்ற இடங்களுக்கு விரைவுப் பேருந்துகள் இயக்க வேண்டுவதற்கான அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1689, திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “நாகர்கோவிலிருந்து சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருந்த பேருந்துகள் இரண்டினை குளச்சல் மற்றும் திருவட்டாறு டிப்போ பகுதிக்கு நீட்டித்து வழங்கியதால் நாகர்கோவில் பயணிகளுக்கு ஏற்பட்டுள்ள பாதிப்பை நீக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3332, திரு. எஸ்.வி. திருஞானசம்பந்தம், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3295, திரு. கி. பாரிமோகன்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “தருமபுரி தொகுதி, தருமபுரி நகரிலிருந்து செல்லன் கொட்டாய், நாயக்கன் கொட்டாய், ஆண்டிஹள்ளி, ஒன்னியம்பட்டி, அரியகுளம், கிருஷ்ணபுரம், வகுத்துபட்டி சென்று வந்த எண் 45 பேருந்தை அதே வழித்தடத்தில் இயக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.22,94,12,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 610, திரு. கா. கந்தசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.38,52,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1552, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “வேலூர் மாவட்டத்தில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 500 புதிய பேருந்துகள் வாங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2114, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2594, திரு. எச்.எம். ராஜு, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2979, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3284, திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. மே.ப. காமராஜ்]

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3024, திரு. க. முருகவேல் ராஜன்.

திரு. க. முருகவேல் ராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

இதற்கு முன்பான மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிய அழைக்கும்போதும் நான் இருந்தேன். என்னை அழைக்கவில்லை என்பதைப் பேரவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் மதுரைக்குப் போயிருக்கிறீர்களோ என நினைத்தேன்.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2827, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3135, திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி” விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.38,52,000-ல் ரூ.100/- குறைக்க வேண்டும்.”

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 901, திரு. ரா. ஈஸ்வரன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1847, திரு. மு. அப்பாவு, இருக்கையில் இல்லை.

மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வணங்கி, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும் ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றிலே, தமிழிலே உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ நான் இந்தப் பேரவையிலே படித்ததாகக் கருதி சட்டமன்றப் பேரவை பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய கருத்துகளைத் தெரிவித்த பின்னர் என்னுடைய பதிலுரையிலே அவற்றிற்கு விளக்கம் அளிக்க இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதம். திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்.

*திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை எண் 3-இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கோரிக்கை எண் 57-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு உள்ளிட்ட இந்த அதிமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த மானியக் கோரிக்கைகள்மீது பேசுகிற வாய்ப்பளித்ததற்காக தங்களுக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

@ 587 முதல் 638 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்பு I மற்றும் II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்]

முற்பகல் 11-10

தமிழகத்திலே மிட்டா மிராசுகள், பெரிய பணக்காரர்கள் கையிலே இருந்த இந்தப் போக்குவரத்தை 1959 ஆம் ஆண்டில் 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களில் அரசு தொலைதூர வழித்தடங்களை இயக்கியது. அதற்குப் பிறகு 1967-ல் அதை 75 மைல்களுக்கு, சாதாரண மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகளையும், அதேபோல சென்னை மாநகரத்தின் நீளத்தைக் கருத்தில் எடுத்துக்கொள்ளாமல், தொடங்குகிற, முடிகிற இடம் வரையில் என்று ஆரம்பித்து படிப்படியாக 5 ஆண்டு கால அளவிலே மாவட்டங்களில் குறைந்த எண்ணிக்கையிலுள்ள இடங்களில் ஆரம்பித்து எல்லாவற்றையும் பொது உடைமை ஆக்க வேண்டுமென்ற நிலை வருகிறபோது வழக்குத் தொடரப்பட்டு 1983-லேதான் மீண்டும் சாதகமான தீர்ப்பு கிடைத்து, இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டு மக்கள் மத்தியிலே மிக மிக அத்தியாவசியமான அன்றாட தேவையாக உள்ள நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்த பேருந்துகள் அமைந்திருக்கின்றன என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

நான் ஆரம்பத்திலேயே ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு பக்கம் 27-ல் 1991-96 வரை 2371 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகவும், 1996-2001 வரை 1112 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகவும் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பிலே பக்கம் 28, இணைப்பு 4-ல் 1999-2000-ல் 1358 பேருந்துகளும், 2000-2001-ல் 1464 பேருந்துகளும், ஆக 2822 பேருந்துகள் புதிதாக வாங்கப்பட்டதாகச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம், கடந்த 4½ ஆண்டு காலத்தில் 9,477 பேருந்துகள் வாங்கப்பட்டிருக்கின்ற நிலையில் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் 1112 என்றும், உங்களது சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பில், இரண்டு ஆண்டுகாலத்திற்கு 2822 என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்களே, இந்த முரண்பாடு எப்படி வந்தது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகாரிகளோடு கலந்து பேசி சரிசெய்துகொள்ள வேண்டுமென்று உங்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல புதிய வழித்தடங்கள் 1468—கடந்த 4½ ஆண்டு காலத்தில் புதிதாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைக்கு பல வழித்தடங்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்] [2001 செப்டம்பர் 12]

அதே நேரத்தில் இந்த வழித்தடங்கள் போதாது என்று சொல்லி மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்பும் வழித்தடங்களாக 2, 2 வழித்தடங்கள் அளிக்கப்பட்டன. இந்த அரசு அதை உயர்த்தி 3 வழித்தடங்களையாவது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விரும்புகிற வழித்தடங்களாக விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் உங்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல உங்கள் வெள்ளை அறிக்கையையும் நான் படித்துப் பார்த்தேன். அதிலே இழப்பு என்று போட்டு 1990-91-லே ஆரம்பித்து 2000-2001-ல் ரூ.233 கோடி என்று சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். அதிலே 1998-99-ல் 411 கோடி என்று சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறீர்கள். Cash lossபற்றிச் சொல்லவில்லை. நான் இன்னும் சொல்லவேண்டுமென்றால், 1992-ல் டிசல் விலை 6 ரூபாய் 84 பைசாவாக இருந்தது. அப்போது நுகர்வோர் டிக்கெட் வாங்கியது 12.5 பைசா. ஆனால் 1-12-1993-ல் டிசல் விலை 7 ரூபாய் 73 காசாக உயர்ந்தது. அந்த நேரத்தில் 89 பைசா டிசல் விலை உயர்ந்தபோது அந்த அரசு ஏற்றியது 1½ பைசா, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 1½ பைசா அதிகமாக உயர்த்தப்பட்டது. 14 காசாக உயர்த்தியிருக்கிறீர்கள். அது படிப்படியாக வளர்ந்து, 1998-99 வருகிறபோது 17 ரூபாய் 99 காசாக உயர்ந்தது. 89 காசு உயர்ந்தபோது 1½ காசு உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 11 ரூபாய் அதிகமாக உயர்ந்தபோது தி.மு.க. ஆட்சியில் 17 பைசா கணக்குப்படி ஏற்றப்பட்டிருக்க வேண்டுமென்றாலும், 8 பைசாதான் ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு விழுக்காடு டிசல் விலை ஏறிவிட்டால் 7 விருந்து 8 கோடி ரூபாய் அந்தத் துறைக்கு இழப்பு வரும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் மற்றவர்களும் அறிவார்கள். ஆக 160 விழுக்காடு வந்த நேரத்திலும், அஃதன்னியில் மாதம் ஒன்றுக்கு 250 கோடி ரூபாய் ஊழியர்களுக்கான சம்பள உயர்வு மற்ற சலுகைகள் வழங்கியபோதிலும்கூட, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் உயர்த்தப்பட்டது 8 காசுதான் என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. ஒரு ரூபாய் டிசல் விலை ஏறியபோது, ஒரு ரூபாய் கடந்த கால ஆட்சியிலே உயர்த்தப்பட்டிருப்பதையும் நாம் அறிவோம். அதைப்போல இந்தத் துறையிலே சிக்கன நடவடிக்கைகளைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும், உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதை முறைப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக High Power Purchase Committee என்று ஓர் உயர்மட்டக் கொள்முதல் கமிட்டி இருந்தது. அதைப்பற்றிக் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்படவில்லை. உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதை நெறிமுறைப்படுத்துவதற்கும், அதனால் ஏற்படக்கூடிய இழப்புகளை,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்]

தவறுகளைச் சரி செய்வதற்கும் இந்தக் கமிட்டி ஏற்படுத்தப்பட்டு, சிக்கன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, அதனுடைய விளைவாக 141 கோடியே 44 இலட்சம் ரூபாய் சேமிப்பு கிடைத்தது. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், 1995-96-ல் புதிய டயர்களை உபயோகப்படுத்துவதற்கான செலவு கிலோ மீட்டருக்கு 36 காசாக இருந்தது, அது 2000-லே 32 காசாகக் குறைந்தது. அதைப்போலவே, சுருள் வீல்ஸ் - spring wheels-வாங்குவது 1995-96-லே 11 காசாக இருந்தது, 1997-98-லே 10 காசாகி, 1999-2000-லே அது 8.4 காசாகக் குறைந்தது. இப்படி சிக்கன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக 146 கோடியே, 40 இலட்சம் ரூபாய் அப்போது சேமிப்பு கிடைத்தது.

முற்பகல் 11-15

இன்னொன்று, இங்கே சுட்டிக்காட்டுகிறபோது, body build செய்கின்ற விஷயங்கள்; அவை அதி.முக. ஆட்சிக்காலத்திலே வெளிமாநிலங்களிலே தரப்பட்டன. ஆனால் தி.முக. ஆட்சியிலே சேரன், சோழன், பெரியார், பல்லவன் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயே அந்தப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக, பல இலட்சங்கள் மீதி ஆனதோடு, நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கு அதன்மூலம் வேலைவாய்ப்பு தரப்பட்டது.

இப்போது, இந்தப் போக்குவரத்து அனைத்தையும் ஒருங்கே இணைத்திட வேண்டும்; பேருந்துக் கழகங்கள் அனைத்தையும் ஒருங்கிணைத்திட வேண்டும் என்று சொல்லியிருப்பது வரவேற்கத்தக்க ஒன்றாகும். அது திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலேயே கொண்டு வரப்பட்டது. ஆனால் அதிலே நடைமுறைச் சிக்கல்கள் சிறிது இருந்தாலும்கூட, அவற்றையெல்லாம் பொருட்படுத்தாமல் அவற்றைச் சரிசெய்து இந்த அரசு, ஒருங்கிணைத்திட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே வரி வசூல். நீங்கள் சொல்லியிருக்கிற அந்த வரி வசூல், 1993-94-ல் ரூ. 313.70 கோடியாக இருந்து, படிப்படியாக உயர்ந்து 1995-96-லே ரூ.391.00 கோடியாகி, அது 2000-2001-லே 630.02 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. இன்னும் இந்த அரசு அதிலே அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தி, அதிகப்படியாக அந்த வரி வருவாயை உயர்த்துவதற்கான வாய்ப்புகளை உருவாக்கிக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே உங்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்] [2001 செப்டம்பர் 12]

அதைப்போலவே, தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஊழியர்களுடைய ஊதியத்திற்கான settlement-பேச்சுவார்த்தை செப்டம்பர் 2001-லே தொடங்கி இருக்க வேண்டும். 30-8-2001-லே பேச்சுவார்த்தை தொடங்கப்பட்டதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அது எந்த அளவிற்கு இன்றைக்கு முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பது சுட்டிக்காட்டப்படவில்லை. ஆனால் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பரவலாக என்ன பேசப்படுகிறது என்று சொன்னால், தள்ளிப் போடப்படுவதாக ஒரு மனக்குமுறல், பேச்சுவார்த்தையை ஏதோ காரணம் காட்டி, தள்ளிப் போடுவதாக ஒரு மனக்குமுறல் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே இருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே இந்த அரசு விரைந்து அந்தப் பேச்சுவார்த்தையை முடித்து, அதனுடைய விளைவாக தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சலுகைகள் கிடைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

இரவிலே 3 மணி நேரம் தொடர்ந்து ஓர் ஓட்டுநர் ஓட்டினால், வேறொர் ஓட்டுநரை அதிலே நியமிக்க வேண்டுமென்று சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்கள், அந்த வகையிலே நான் அதை வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன். அதற்கேற்றாற்போல, ஓட்டுநர்களை நியமித்து, அந்தப் பணியினைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, 3725 மினி பஸ்கள் இயங்குவதாகச் சுட்டிக்காட்டி, அந்த மினி பஸ்கள் 4 கி.மீட்டருக்கு மேலாக பல இடங்களில் செல்வதால் 4.00 கோடி ரூபாய் இழப்பு என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது உண்மை. அப்படி இழப்பு ஏற்படுவதற்குக் காரணம், இன்றைக்கு பொதுமக்கள் மத்தியிலே . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் 2 மணித் துளிகளில் உரையை முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்: நானே முடித்துவிடுகிறேன். இன்றைக்கு பொதுமக்கள் மத்தியிலே மினி பஸ்கள்-நீங்கள் சுட்டிக் காட்டியதைப்போல, பல இடங்களில் அவை அதிகமாக இருந்தாலும்கூட peak hours—அதாவது அலுவலக நேரங்களில், கல்லூரி நேரங்களில், பள்ளி நேரங்களில் இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்து போதுமானதாக இல்லாததால், மக்கள் மினி பஸ்களை அதிகமாக நாட வேண்டிய கட்டாயத்திற்கு ஆளாகியிருக்கிறார்கள். எனவே அந்த

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12][திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்]

peak hours நேரங்களில், நம்மிடத்திலே இருக்கிற spare bus-களை, வெட்டுத் தடங்களாக சென்னையை ஒட்டியுள்ள புறநகர்ப் பகுதிகளில், போக்குவரத்து அதிகமாகப் பயன்படுகிற இடங்களில் காலை நேரத்திலும், மாலை நேரத்திலும் காலை 8.00 மணி முதல் 10.00 மணி வரை, மாலை 5.00 மணி முதல் 7.00 / 7.30 மணி வரையிலும் என்று, வெட்டுத் தடங்களை இயக்குவதன் மூலமாக அதைச் சரிசெய்ய முடியும் என்பதைக்கூட நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 11-20

எது எப்படியிருந்தாலும், நான் இந்தநேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புவதெல்லாம், நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையைப் பாராட்டுகிறபோது; ஒருவன் மது அருந்திவிட்டால், அதனுடைய போதை இருக்கிறதே, அது ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திலே இறங்கிவிடும். ஒரு தனிப்பட்ட நபருக்கோ அல்லது அரசுக்கோ புகழ் போதை வந்துவிட்டால் அது இறங்குவது கடினம். எனவே ஒருவருக்குப் புகழ் போதை ஊட்டுவது, அவரைத் தூண்டுவதாக இருக்க வேண்டும்; பணியாற்றுவதற்காக இருக்க வேண்டும்; ஊக்கப்படுத்துவதற்காக இருக்க வேண்டுமே தவிர, போதை ஏற்றிவிடுவதாக இருந்துவிடக்கூடாது என்பதைச் சொல்லி நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அலுவலக ரீதியாகவோ அல்லது பூகோள ரீதியாகவோ கண்டுபிடித்து, நம்முடைய நுகர்வோருக்கு எந்தவிதமான டிக்கெட் விலையையும் உயர்த்தாமல், இனி நடத்தத்தில் இயங்காமல் சரிசெய்தால் பாராட்டுக்குரியது என்று கூறி நிறைவு செய்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் செ.ம. வேலுசாமி.

திரு. செ. சிவசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை. அமைச்சர் பதில் உரையில் சொல்வார்கள். நீங்கள் உட்காருங்கள்.

*திரு. செ.ம. வேலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மகளிர் எல்லாம் அரசியலைக் கைப்பற்றி ஆண்டால் சாக்காடும் இல்லை, போரும் இல்லை என்ற புட்சிக் கவிஞரின் புதுமைப்பாட்டிற்கு உலகில் வரலாறு படைத்த வரலாற்றின் புதிய தடங்களில் வாழும் இலக்கியமே, எங்களுடைய அரசியலின் துருவ நட்சத்திரமே, ஆயிரம் வாகை சூடிய காவிய பரணியே, பகை புலத்தார்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. செ.ம. வேலுசாமி] [2001 செப்டம்பர் 12]

கண்டு பதறிப்போகின்ற திராவிடத்தின் திருவிளக்கே, எங்களின் ஒளிவிளக்கே, புயலுக்குச் சேதம் உண்டாக்கப் புறப்பட்டு வந்தவர்களைத் தேள் கொட்டிய திருடர்களாய்த் தெருவில் முடக்கிப் போட்ட நெருப்புத் தென்றலே, உங்கள் அருளை யாசித்த நான் பல்லடம் சட்டமன்ற உறுப்பினராகி உள்ளேன் அம்மா. தங்களின் மலர்க் கமலங்கள் பதித்த திக்கில் என் கண்களைப் பதித்து வணங்கி, பல்லடம் தொகுதி மக்கள் சார்பில் நன்றியைத் தெரிவித்து உங்கள் ஆசியுடன் என் கன்னிப் பேச்சைப் பேசவுள்ளேன்.

‘தர்மத்தின் வாழ்வு தன்னை சூது கவ்வும், மீண்டும் தர்மம் வெல்லும்’ என்ற தத்துவத்தை மெய்யாக்கிய தர்மத் தாயே, கடந்த ஐந்தாண்டு கால ஆட்சியில் உலகத்தில் எந்தவொரு தலைவருக்கும் எந்தவொரு தாய்மாருக்கும் ஏற்படாத கொடுமைகள், பொய் வழக்குகள், சிறைத் தண்டனை, தனி நீதிமன்றங்கள், அவமானங்கள், கேவலங்கள், நாலாந்திர விமர்சனங்கள், அத்தனையையும் இன்முகத்துடன் ஏற்றுக்கொண்டீர்கள். வெட்டி வீசுகின்ற கோடாரிக்கும் மணம் தரும் சந்தன மரம்போல் தங்களைக் கேவலப்படுத்தியவர்களையும் பொறுமையுடன் சந்தித்தீர்கள்.

கடந்த சட்டமன்றத் தேர்தலில், தேர்தல் களத்தில் தங்களை நிற்கவிடாமல் தடுத்தவர்கள் மத்தியில், பொதுமறை திருக்குறளுக்கு 133 அதிகாரங்கள் இருப்பதுபோல், வாழும் திருக்குறளாக 133 கழக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை வெற்றி வாகை சூடச் செய்து எதிரிகளின் சூழ்ச்சி, சதி, பொய், புனைச்சுருட்டு அத்தனையையும் தவிடு பொடியாக்கி தமிழகத்தின் முதல்வராகப் பொறுப்பேற்று, தாழ்ந்து கிடந்த தமிழகத்தைத் தலைநிமிர வைத்தீர்கள். இந்த நூற்றாண்டினுடைய புறநானூற்றுத் தாயே, விடுதலைப் புலிகளையே தமிழகத்திலிருந்து விரட்டியவர் நீங்கள். பூனைகளின் பாதுகாப்பிலுள்ள தலைவரின் கூட்டத்தைக் கண்டா நீங்கள் அஞ்சப் போகிறீர்கள்!

** இவர்களால் அநியாயமாக இந்திய முதல் பெண் நீதிபதியான நல்ல ஆளுநரை இழந்துவிட்டோம். ஆனால் திறமையான காவல் துறை அதிகாரிகளை இழக்கத் தயாராக இல்லை என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் எடுத்த முடிவு பாராட்டுக்குரிய ஒன்றாகும். இவர்களின் உருட்டல் மிரட்டல்களுக்குப் பயந்து அஞ்சுபவர்கள் அல்ல எங்கள் தாயும், நாங்களும்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. செ.ம. வேலுசாமி]

தமிழகத்தில் இல்லாமை ஒழித்து, இறையாண்மை காத்து, கல்லாமை ஒழித்து, கயமை களைந்து, கருணை காத்து, வறுமை ஒழித்து, வாட்டம் போக்கி, வளமான தமிழகத்தை உருவாக்கி, இந்தியாவிற்கே வழிகாட்டும் மாநிலமாக, தாழ்ந்த தமிழகத்தைத் தலைநிமிரச் செய்திடும் வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க நிதிநிலை அறிக்கையைத் தந்துள்ளீர்கள்.

திரு. இ. புகழேந்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கமிஷன் சம்பந்தமான ** என்றெல்லாம் உறுப்பினர் பேசிக்கொண்டிருக்கிறார்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் பொதுவாகத்தான் குறிப்பிடுகிறார். எதையும் குறிப்பிட்டுச் சொல்லவில்லை. பொதுவாகத்தான் குறிப்பிடுகிறார். கன்னிப் பேச்சு விட்டுவிடலாம். (குறுக்கீடு) ** என்பது உங்களைப் பாதிக்கிறதா? அதை எடுத்துவிடச் சொல்கிறேன். ** என்பதை அவைக் குறிப்பில் இருந்து எடுத்துவிடவும்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள், நேற்று இந்த அவையிலே, இலட்சக்கணக்கான பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு விடிவுகாலத்தை உண்டாக்குகின்ற வகையிலே உதவித் தொகையை வழங்க ஆணை பிறப்பித்தார்கள். தமிழகத்திலேயே அதிகமான பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்கள் எங்கள் கோவை மாவட்டத்தில்தான் உள்ளனர். கடந்த ஆண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சியில் பேசிப் பேசியே தொழிலாளர்களின் வயிற்றைக் காய வைத்தார்கள். ஆனால் தாயே நீங்கள் உடனடியாக இரண்டு தரப்பினர்களையும் அழைத்துப் பேசி, நல்ல தீர்வைக் கண்டு தொழிலாளர்களின் வயிற்றில் பால் வார்த்தீர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்கு, அதற்காக எங்களின் கோடானுகோடி நன்றியினைத் தங்கள் மலர்ப் பாதங்களில் காணிக்கையாக்குகின்றோம்.

தாயுள்ளம் கொண்டு அவினாசி-அத்திக்கடவுத் திட்டத்தை அறிவித்து குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க உதவிய அம்மா அவர்களுக்கு நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

முற்பகல் 11-25

கோவை மாநகருக்கு கடந்த அரசால் கைவிடப்பட்ட மாடிவீடு குடியிருப்புத் திட்டத்தை அறிவித்ததற்கும், கோவை மாநகருக்கு சுமார் 6 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியதற்கும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம்.

இன்று போக்குவரத்துத் துறையும் அதன் நிர்வாகமும் எந்த அளவிற்கு சீர்கெட்டு உள்ளது என்பதை கடந்த மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு சாலையிலே ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகளைப் பார்த்தாலே தெரியும். 1991-96-ல் மாண்புமிகு அம்மாவினுடைய ஆட்சியிலே அகில இந்திய அளவிலே, பல்வேறு பரிசுகளைத் தட்டிச் சென்றது தமிழக போக்குவரத்துக் கழகம். ஆனால் கடந்த ஆட்சியில், திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, முந்தைய அரசு ஊட்டியில் நிருபர்களை வைத்து பேட்டி கொடுத்தபொழுது, அ.தி.மு.க. அரசால் அதன் நிர்வாகச் சீர்கேடால் 173 கோடி ரூபாய் இழப்பு என்றும் தி.மு.க. ஆட்சியிலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை எல்லாம் சீர்படுத்தி, செம்மைப்படுத்தி, ஊழலற்ற நிர்வாகம் நடத்தி, நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்டி இலாபகரமாக இயக்குவோம் என்றும் பேட்டி கொடுத்தார்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே இறுதிக் கட்டத்தில் தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சுமார் 2,000 கோடி ரூபாய் இழப்பு. மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய அரசின் நிர்வாகத் திறமையின்மை என்று சொன்ன தி.மு.க. அரசு, அவர்களுடைய நிர்வாகத்தில் சுமார் ரூபாய் 2,000 கோடி நஷ்டம் என்றால் இதனை யார் கொள்ளையடித்தது என்று இந்த நாட்டு மக்கள் கேட்கின்றார்கள். ஆறாண்டு காலம் ஒரு பேருந்து ஓடினாலே மாற்றியாக வேண்டுமென்ற நிலைமையை, தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் மாற்றாமல் வைத்து, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சீரழித்துள்ளது தி.மு.க. ஆட்சி. இன்று அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய, மரியாதை வாரம், பராமரிப்பு வாரம் ஆகியவை நடத்தி தி.மு.க. ஆட்சியிலே பொதுமக்கள் மத்தியிலே நம்பிக்கை இழந்து கிடக்கின்ற இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இன்று புத்துயிர் ஊட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியில் 1500 பேர் உள்ள கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தந்தீர்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே தமிழகத்திலே 1000 பேருந்துகளுக்கு மேல் டயர் இல்லாமல், பேட்டரி இல்லாமல், உதிரி பாகங்கள் இல்லாமல் டெப்போவில் முடங்கிக் கிடந்ததைக் கண்கூடாகப் பார்த்தார்கள். தி.மு.க. ஆட்சியிலே தன்னுடைய

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. செ.ம. வேலுசாமி]

கட்சிக்காரர்களுக்கு மினி பஸ் பர்மிட் கொடுத்தார்கள். அமைச்சர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மாவட்டச் செயலாளர்கள் ஆகியோருக்கும், அவர்கள் பரிந்துரை செய்தவர்களுக்கு மட்டுமே இந்த மினி பஸ் பர்மிட் வழங்கிவிட்டு—இலட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்களை வாழ வைத்துக் கொண்டு—கோடிக்கணக்கான பொது மக்கள் பயணம் செய்யும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சீரழித்தது தி.மு.க. அரசுதான்.

தங்களின் கிராமங்களுக்கும் ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் வேண்டும் என்று பொதுமக்கள் கோரிக்கை கொடுத்தால், மாண்புமிகு அம்மாவினுடைய ஆட்சியிலே, அவர்களுடைய உத்தரவின் பேரில் 24 மணி நேரத்திலே மக்களின் குறைகளைத் தீர்த்து, புதிய பேருந்துகள் விட்டதை அனைவரும் அறிவீர்கள். ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சியிலே, கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியிலே ஒரு வித்தியாசமான காட்சியாக பொதுமக்கள் தங்கள் ஊருக்கு வந்து கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன, அதை ஓட்டுங்கள், எங்களுக்கு பஸ் விடுங்கள் என்றுதான் கோரிக்கை விடுத்தனர்.

போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு 1992-1995-ல் ஒரு மகத்தான ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தி, பெண்கள் மற்றும் நல்லாழ்வு ஒப்பந்தங்களை எல்லாம் உண்டாக்கித் தந்தீர்கள் அம்மா. பல்லடத்தில் துணை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தியாவிற்கே ஒரு முன்மாதிரியானதாக அமைக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்காக மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி, பாலிடெக்னிக் போன்றவற்றையெல்லாம் ஏற்படுத்தித் தந்தது நம் அம்மாவினுடைய அரசுதான்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அன்பிற்குரிய மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கள் பல்லடம் தொகுதி, விவசாயத்தை முதன்மைத் தொழிலாகக் கொண்டு இருந்து வந்த பகுதி. சிறப்பு வாய்ந்த நொய்யல் ஆற்றிலே தொடர்ந்து நீர்வந்துகொண்டிருந்ததால், விவசாயம் நல்ல முறையிலே நடைபெற்று வந்தது. தற்போது நீர்வரத்து நொய்யல் ஆற்றில் இல்லாததாலும், குளங்கள் வற்றிவிட்டதாலும், நிலத்தடி நீர் மிக ஆழமாக உள்ளதாலும் விவசாயம் பொய்த்துள்ளது. வேளாண்மைத் துறையினரின் ஆராய்ச்சி புள்ளிவிவரப்படி, தமிழகத்திலேயே மழை குறைவான பகுதியாக எங்கள் பகுதி உள்ளது.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. செ.ம. வேலுசாமி] [2001 செப்டம்பர் 12]

விவசாயத்தை நம்பியிருந்த மக்கள் தற்போது விசைத்தறி, கல் குவாரி மற்றும் கோழிப் பண்ணை போன்ற தொழில்களைச் செய்து வருகின்றனர். தற்போது தமிழகத்தில் உள்ள 5 இலட்சம் விசைத் தறிகளில் எங்கள் பகுதியில் மட்டும் 1 இலட்சம் விசைத் தறிகள் உள்ளன. விசைத் தறியைத் தொழிலாகக் கொண்டு இலட்சக்கணக்கானோர் தொழில் செய்து வருகின்றனர். மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களின் ஐந்தாண்டு கால ஆட்சியிலே விசைத்தறியாளர்களுடைய வேதனையை அறிந்து, தாயுள்ளம் கொண்டு, முதன்முதலாக மின் கட்டணத்தைக் குறைக்கின்ற வகையிலே Tariff 4 என்று இருந்ததை Tariff 3 ஆக மாற்றி, சுமார் 24,600 மின் இணைப்பு உள்ளவர்களுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 12½ கோடி ரூபாய் சலுகை அளித்து விசைத்தறியாளர்கள் குடும்பங்களுக்கு வாழ்வளித்தீர்கள்.

கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியிலே 3 முறை மின் கட்டணத்தை உயர்த்தி டெப்பாசிட்டை அதிகப்படுத்தியதாலும், மத்திய அரசினுடைய பன்னாட்டு தாராளமயமாக்கும் கொள்கை மற்றும் தற்போது garments-க்கு மத்திய அரசு 16 சதவீதம் வரை வரி விதித்துள்ளது; இதனால் விசைத்தறி தொழில் மிகவும் பாதித்த நிலையில் விசைத் தறியாளர்கள் வேதனைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கட்ட வேண்டிய மின் கட்டணத்தை ஒரு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கட்டுவதாகவும், அதற்குரிய டெப்பாசிட் தொகையைக் கட்டுவதற்கு அனுமதிக்குமாறும் தாயுள்ளம் கொண்ட அம்மா அவர்களிடம் விண்ணப்பித்துள்ளார்கள். கருணையோடு பரிசீலனை செய்து உதவிடுமாறு அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

கூட்டுறவு விசைத்தறி சொசைட்டிகள் அதிகமாக உள்ள எங்கள் பகுதிக்கு இலவச வேட்டி, சேலை தயாரிக்க அரசு ஒதுக்கீடு செய்து உதவுமாறும், கடந்த ஆட்சி காலத்திலே 10 கோடி ரூபாய் நிலுவையிலுள்ள தொகையைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கும் அருள்கூர்ந்து அவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். மேலும், வாரியாவிலே இருக்கின்ற 17 இலட்சம் விசைத்தறிகளில், 5 இலட்சம் தமிழகத்திலே மட்டும், இருக்கின்றன. குறிப்பாக எங்கள் பகுதியிலே ஒரு இலட்சம் விசைத் தறிகள் இருக்கின்றன, சுமார் 50 இலட்சம் விசைத்தறித் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அதன் துணைத் தொழிலாளர்களும் இருக்கின்ற தமிழகத்தில், அவர்களுக்கென்று தனி வாரியம் — விசைத்தறி வாரியம் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. செ.ம. வேலுசாமி]

முற்பகல் 11-30

கல் குவாரிகளுக்குக் கடந்த அரசு 50 மீட்டர் பாதுகாப்பு இடைவெளி என்று இருந்ததை 500 மீட்டர் என்று மாற்றியதன் விளைவாக இப்போது குவாரியிலே வேலை செய்பவர்களுக்குச் சட்டம் தடையாக இருக்கிறது. அதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, நீண்டகாலமாக உள்ள பாண்டியாறு-புன்னம்புழா திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, கோழிப் பண்ணைக்கு ஒரு ஆராய்ச்சி மையம் வேண்டுமென்றும், அரசூர், செங்கத் துறை போன்ற பகுதிகளிலே இலாபகரமாக இயங்கி வந்தது தற்போது இயங்கவில்லை. (மணியடிக்கப்பெற்றது) உரையைமுடித்து விடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடித்து விடுகிறேன். அரசூர், செங்கத் துறை ஆகிய இடங்களில் கோழிப் பண்ணைகளை மீண்டும் திறக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கோவை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு M.R.I. Scan வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று நீலகிரி மாவட்டம் போன்ற மக்கள் தொகை குறைவாக இருக்கக்கூடிய பகுதிகளிலே தொடர்ந்து இலாபம் குறைவாக இருக்கிறது என்று பேருந்துகள் குறைவாக விடப்படுகின்றன. அவ்வாறு உள்ள பகுதிகளுக்கு தனியார் மூலம் ஒப்பந்த அடிப்படையிலே பேருந்துகள் இயக்குவதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்றும், கோவை மாநகரிலே இருக்கின்ற சாக்கடை நீர் எல்லாம் நொய்யலாற்றில் உள்ள குடிநீரிலே பாய்கின்ற காரணத்தினால், இதற்கு ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் அமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு, கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில், கோவை மாவட்டத்திற்கு, தொடர்ந்து 5 ஆண்டுக் காலமாக, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு கொடுக்கப்பட்ட தொகையை, மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சியைவிட 4 கோடி ரூபாய் குறைவாகக் கொடுத்தார்கள். மீண்டும் அதை அளிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதுக்கோட்டை தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர், அன்புக்குரிய . . .

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதை அவர் சொல்லிக்கொள்வார். நீங்கள் பேசி முடியுங்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவராஜ் அவர்கள். (குறுக்கீடு) மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சு. சிவராஜ், பேசுங்கள்.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: நன்றி மட்டும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சரி.

திரு. செ.ம. வேலுசாமி: எனக்குப் பேச வாய்ப்புத் தந்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், அவைக்கும் நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து பேச வருபவர்களுக்கும் வாய்ப்புக் கொடுக்க வேண்டும். (குறுக்கீடு) எனக்கு அதைப்பற்றிக் கவலை இல்லை.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 2001-2002 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேச வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்திய துணைக் கண்டத்தில் வாழும் காமராஜராக வாழ்ந்து மறைந்த எங்களுடைய வணக்கத்திற்குரிய மக்கள் தலைவர் திரு. மூப்பனார் அவர்களை இந்த நேரத்திலே நினைவுகூர்ந்து அவரை வணங்கி, இன்றைக்கு அவருடைய வழித் தோன்றலாக தமிழ் மாநில காங்கிரசினுடைய தலைமைப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கக்கூடிய அன்புத் தலைவர் திரு. ஜி.கே. வாசன் அவர்களை வணங்கி, தமிழகத்திலே, சட்டமன்றத் தேர்தலிலே மதச் சார்பற்ற ஜனநாயகக் கூட்டணிக்குத் தலைமை ஏற்று, இந்தக் கூட்டணியை மாபெரும் வெற்றியடையச் செய்து, தமிழகத்திலே உள்ள ஏழையெளிய மக்களுக்கு நல்ல பல திட்டங்களைத் தீட்டி, பல்வேறு அடிப்படை வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தொடர்ந்து மூன்றாவது முறையாக என்னைத் தேர்ந்தெடுத்த என்னுடைய ரிஷிவந்தியம் தொகுதி சட்டமன்ற வாக்காளப் பெருமக்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் கூறி, என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சு. சிவராஜ்]

இப்போது, தமிழகத்திலே 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏறத்தாழ 16,969 பேருந்துகளை இயக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. கடந்த ஆண்டிலே மட்டும் 647 கோடியே 59 இலட்சம் நபர்கள் இந்தப் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்திருக்கிறார்கள் என்ற விவரத்தை கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். பொது மக்களுடைய அத்தியாவசிய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய துறைகளிலே ஒன்றான இந்தத் துறை ஏறத்தாழ 2 ஆயிரம் கோடி ரூபாய் நட்டத்திலே இயங்குகிறது என்பது வேதனைக்குரிய ஒன்றாகும்.

1998-99 ஆம் ஆண்டு நிதித் துறையினுடைய ஆய்வு அறிக்கையிலே ஏறத்தாழ 389 கோடியே 69 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்றும், அதற்கு முந்தைய ஆண்டு 1997-98-லே 26 கோடி ரூபாய் அளவு நஷ்டம் என்றும், அதைப் பார்க்கும்போது ஆண்டிற்குப் படிப்படியாக 150 கோடி ரூபாய் என்ற அளவிற்குக் கூடுதலாக நஷ்டம், ஈடுகட்ட முடியாத அளவிற்கு உயர்ந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நிதித் துறையினுடைய ஆய்வு அறிக்கையிலே காணும்போது தெரிகிறது. அதேபோல, இந்த நஷ்டத்திற்கு அவர்கள் குறிப்பிடுகிற காரணங்கள், அதிகரிக்கப்பட்ட ஊழியர்களுடைய சம்பள விகிதங்கள், இடு பொருட்களுடைய விலை உயர்வு, பொது நலன் கருதி இலாபம் இல்லாத வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குதல், குறைந்த கட்டண விகிதம் என்று இந்த நான்கு காரணங்களை அந்த ஆய்வு அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-35

கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையிலே மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது தமிழகத்தில்தான் மிகக் குறைந்த பேருந்துக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக, மகாராஷ்டிர மாநிலத்திலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 35 பைசா என்றும், ஆந்திராவிலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 30 காசு என்றும், கேரளாவிலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 28 காசு என்றும், கர்நாடகத்திலே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 24 காசு என்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தமிழகத்திலே மட்டும்தான் 22 காசு என்று குறைந்த கட்டண விகிதம் இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும்போது, மற்ற மாநிலங்களிலே அரசின் மூலமாக இயக்கக்கூடிய பேருந்துகள் என்பது நம்முடைய தமிழகத்தோடு ஒப்பிடும்போது மிகக் குறைவான அளவில்தான் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன, அரசுத் துறையின் மூலமாக. ஆக, இப்படி இயக்கப்படுகின்றன. ஒரு பேருந்து ஒரு கிலோமீட்டர் தூரம் பயணம் செய்தால் அதற்காக ஆகக்கூடிய

[திரு. சு. சிவராஜ்] [2001 செப்டம்பர் 12]

செலவு, எல்லாச் செலவையும் சேர்த்து ரூ.12.19 காசு என்ற அளவிற்கு இருக்கும்போது, வருகின்ற வருமானமோ ரூ.10.82 காசுதான் வருகின்றது ஏறத்தாழ ஒரு கிலோமீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய் 37 காசு நஷ்டத்திலே இப்போது இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு நாளைக்கு 64 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடுவதாக கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே இந்த நஷ்டத்தை எப்படி இந்த அரசு ஈடுகட்டப் போகிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டீசலைப் பொறுத்தவரையிலே, 1996-97 ஆம் ஆண்டில் இந்த டீசல் செலவினம் என்பது ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2.12 பைசா என்ற அளவிற்கு இருந்தது. ஆனால் நடப்பு ஆண்டிலே அந்த டீசல் செலவினம் இப்போது ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 4 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம், 1999 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசு அதற்குப் பின்னாலே 3 முறை டீசல் விலையை ஏற்றியதன் காரணமாக 1999 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னாலே 11 ரூபாய் 22 காசு என்று இருந்த டீசல் இன்றைக்கு 18 ரூபாய்க்கு மேலே, விலை, ஏற்றத்தின் காரணமாக உயர்த்தப்பட்டதால், ஆண்டு ஒன்றுக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏறத்தாழ டீசலிலே மட்டும் 75 கோடி ரூபாய்க்கு இப்போது கூடுதல் சுமையை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே இப்படி நாளுக்கு நாள் உயர்ந்து வரும் எரிபொருள் விலை, உதிரி பாகங்களுடைய விலை, நிர்வாகச் செலவு இப்படி பல நிலைகளுக்கு இடையே பொதுமக்களுக்கு வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டிய கட்டாயத்திலே இப்போது இந்த போக்குவரத்துத் துறை இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

ஆகவே இப்படிப்பட்ட சுமையை நாம் எப்படி எதிர்காலத்திலே சுமக்கப் போகின்றோம் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டும். 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் நடப்பு ஆண்டில் 16,969 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்கின்ற விளக்கத்தினை கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே கொடுத்து இருக்கிறீர்கள்.

கடந்த ஆண்டுகளிலே இயக்கப்பட்ட ஒப்பீடுகளைப் பார்க்கும்போது 1994-95 ஆம் ஆண்டிலே 16,615 என்று இருந்த பேருந்துகள் 1995-96-லே 15,885 என்ற அளவிற்கும், 1996-97-லே 16,043 என்று உயர்ந்து, 1997-98-லே அது 17,028 என்ற அளவுக்கு உயர்ந்து, 1998-99-லே 17,025 என்று குறைந்து,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சு. சிவராஜ்]

2000-2001 ஆம் ஆண்டிலே 14,969 என்ற அளவிற்குக் குறைந்துள்ளது. ஆக, நாளுக்கு நாள் பொதுமக்களுடைய போக்குவரத்துத் தேவைகள் அதிகரித்துக்கொண்டே போகின்றன. சட்டமன்ற உறுப்பினராகிய நாங்கள் எல்லாம் தேர்தல் முடிந்து நன்றி சொல்வதற்காக கிராமங்களுக்குச் சென்றபோது, கிராமத்திலே இருக்கக்கூடிய பொதுமக்கள் அந்தப் பகுதியிலே 2 நடை அல்லது 4 நடை வருகின்ற பேருந்து இருந்தால், எங்களுக்கு அந்த நடை போதாது; கூடுதல் நடை, 8 நடை வேண்டும், 10 நடை வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். அல்லது முழுமையாக அந்தப் பேருந்து அந்த கிராமப் பகுதிக்குச் செல்கின்றது என்றால் எங்களுக்கு ஒரு பேருந்து போதாது, வேறு ஒரு பேருந்து வசதி வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். இப்படி கிராமங்களிலே நாளுக்கு நாள் போக்குவரத்துத் தேவைகள் அதிகமாகிக்கொண்டே போகிறது. குறிப்பாக, இப்போது நம்முடைய அரசாங்கம் மாணவர்களுக்கு ப்ளஸ் 2 வரையிலே பஸ் பாஸ் கொடுத்து இருக்கிறது. இந்த பஸ் பாஸ் கொடுத்ததற்குப் பின்னாலே ஒவ்வொரு கிராமத்திற்குச் சென்றாலும் என்ன பிரச்சினை என்றால், பள்ளிக்கூட நேரத்திற்கு எங்கள் ஊருக்கு பஸ் வேண்டும்; அதேபோல, பள்ளிக்கூடம் விடும்போதும் எங்கள் ஊருக்கு பஸ் வேண்டும் என்று சேர்ந்தாற்போல கேட்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-40

ஒரு பேருந்துப் பணிமனை இருக்கிறது என்றால், அதிலே 30 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்றால், அந்த 30 பேருந்துகள் ஏறத்தாழ 3, 4 சட்டமன்றத் தொகுதிகளைத் தொட்டுச் செல்லக்கூடிய வகையிலே இயக்கப்படுகின்றன. அப்படிப் பார்ப்போமேயானால், ஏறத்தாழ 400 கிராமங்களைத் தொடக்கூடிய அளவிற்கு 30 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்றால் இந்த 400 கிராமங்களிலுள்ள மாணவர்களுடைய தேவையை இந்த 30 பேருந்துகளால் முழுமையாக பூர்த்தி செய்ய முடியுமா என்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே பள்ளிக்கூடங்களுக்குச் செல்கின்ற இந்த மாணவர்களுக்கு, student special என்ற அளவிலே, நீங்கள் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மனியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. க. சிவராஜ்: இப்படி நாளுக்குநாள் வளர்ந்து வருகின்ற போக்குவரத்துத் தேவையை அரசு உணர்ந்து, மாறிவரும் பொருளாதார சூழ்நிலையை மனதிலே கொண்டு, நட்டத்திலே இயங்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சுமையைக் குறைக்க வேண்டும். அதேநேரத்திலே, தனியார் துறையை இதிலே நாம் ஈடுபடுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது அரசுத் துறையின் மூலம் 16,969 பேருந்துகள் இயங்கினாலும், தனியார் துறையின் மூலம் 5 ஆயிரம் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பதை நான் இங்கே கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

அதேபோல, 1995 ஆம் ஆண்டு புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியின்போது, தனியார் பேருந்துகளுக்கு பெரதுமக்களின் நலன் கருதி பல வழித்தடங்களிலே தட நீட்டிப்புக் கொடுத்தார்கள். அதேபோல, variation, curtailment என்று கொடுத்தார்கள். ஆனால் அதற்குப் பின்னாலே வந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே ஒரு சில இடங்களிலே முறைகோடாக curtailment வாங்கிவிட்டார்கள் என்று காரணத்தைக் காட்டி ஒட்டுமொத்தமாக அந்த curtailment, variation -ஐ எல்லாம் இரத்து செய்துவிட்டார்கள். ஆகவே பொது மக்களுடைய நலன் கருதி மீண்டும் அவர்களுக்கு அந்த variation கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்வதோடு... (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், உரையை முடித்து விடுங்கள்.

திரு. க. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இங்கே ஒன்றை நினைவு கூற விரும்புகிறேன். 1977-லே புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றபொழுது, சென்னை மாநகரத்திலே வேலை நிறுத்தம் என்ற பெயரால் அன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்திலே இருந்த பேருந்துகள் அனைத்தும் 10, 15 தினங்கள் இயக்காமல் நிறுத்தப்பட்டன. இன்றைக்கு நிதியமைச்சராக இருக்கக்கூடியவர்தான் அன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்து வெளி மாவட்டங்களிலேயிருந்து தனியார் துறையின் பேருந்துகளையெல்லாம் கொண்டு வந்து அன்றைக்கு சென்னை மாநகரத்திலே இயக்கி, சென்னை மாநகர மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்தார்கள். ஆக, ஒரு துறை என்று இருந்தால், competitive sector தனியார் துறையும் இருக்க வேண்டும்; அரசுத் துறையும் இருக்க வேண்டும். அப்போதுதான் ஒரு

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சு. சிவராஜ்]

போட்டி, ஒரு ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கும். ஆகவே அந்த அளவிற்கு இந்த அரசாங்கம் அதுபோன்ற கொள்கையை வகுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, வாகனப் பெருக்கம். இந்த வாகனப் பெருக்கத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, சென்னை, கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற பெருநகரங்கள் இன்றைக்கு வாகனப் பெருக்கத்தின் காரணமாக கடும் நெரிசலில் சிக்கித் தவிக்கின்றன. ஆகவே அவற்றையெல்லம் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன் வாகனப் பெருக்கத்தைப் போக்குவதற்கு தொலைநோக்குத் திட்டம் ஒன்றைத் தயாரிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்தைப் பொறுத்தவரையிலே... (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சிவராஜ், சீக்கிரம் உரையை முடித்துவிடுங்கள். 12 நிமிடங்கள் ஆகின்றன.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சீக்கிரம் முடித்துவிடுகிறேன். விபத்துக்களைப் பொறுத்த வரையில், நெடுஞ்சாலையிலே விபத்து என்ற பெயரில் இப்போது மதிப்புமிக்க பல மனித உயிர்கள் பலியாவதை நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். ஆகவே இந்த விபத்து ஏற்படுத்துகின்ற ஓட்டுநர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கையை அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டும். விபத்து செய்கின்ற ஓட்டுநர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து, ஒரு முறைக்கு மேல் விபத்தில் ஈடுபட்டால் அவர்களுடைய ஓட்டுநர் உரிமத்தை இரத்து செய்கின்ற அளவிற்குக்கூட நீங்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேபோல, உரிமம் வழங்கும்போது, ஓட்டுநர் உரிமத்துக்கான சட்டங்களைக் கடுமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாரிமோகன். (குறுக்கீடு) அதோடு உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள். நேரம் அதோடு சரியாகிவிட்டது. (குறுக்கீடு)

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தொகுதி குறித்து ஒருசில கருத்துகளைக் கூற விரும்புகிறேன். திருக்கோவிலூரிலிருந்து மணலூர்பேட்டை வழியாக, திருவரங்கம், ஈருடையாம்பட்டு வழியாக மூங்கில்துறைப்பட்டுக்கு ஒரு பேருந்தும்,

உளுந்தூர்பேட்டையிலிருந்து தியாகதூர்க்கம் வழியாக அத்தியூர், ரிஷிவந்தியம், கீழ்ப்பாடி, நூரலை, பதண்டை வழியாகச் சங்கராபுரத்திற்கு ஒரு பேருந்தும், கள்ளக்குறிச்சியிலேயிருந்து சங்கராபுரம் வழியாக, அரியலூர் வழியாக பதண்டை, ஏந்தல் வரை ஒரு நகரப் பேருந்தும், அதேபோல, திருக்கோவிலூர் நகரத்திலேயிருந்து திருப்பதி மற்றும் திருச்சிக்கு நேரடிப் பேருந்து வசதியும், சென்னை மாநகருக்குச் செல்வதற்கு Point-to-Point Service ஒன்றும், அதேபோல சங்கராபுரம் தனி வட்டமாகப் பிரிக்கப்பட்டு, இப்போது 7 ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் அங்கு போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை தொடங்கப்படவில்லை; உடனடியாக அந்தப் பகுதியிலே போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனையைத் தொடங்கி, சங்கராபுரம், ரிஷிவந்தியம், கல்வராயன் மலை போன்ற பகுதிகளுக்குக் கூடுதல் நகரப் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்றும் கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி. கூறி விடைபெறுகிறேன், நன்றி. வணக்கம்.

(முற்பகல் 11-45)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு திரு. கி. பாரிமோகன்.

*திரு. கி. பாரிமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு வழங்கிய உங்களுக்கும், சட்டமன்றக் கட்சித் தலைவருக்கும் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தமிழ்நாடு அரசு நிறுவனங்களாக இயங்கிக்கொண்டிருக்கிற இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 31-3-2001 வரை 2,035 கோடி ரூபாய் ஒட்டுமொத்த இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. நடப்பு நிதி ஆண்டில் மேலும் 315 கோடி ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட உள்ளது என்று வெள்ளை அறிக்கையிலும் கொள்கைக் குறிப்பிலும் இன்றைக்கு குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த மோசமான நிதிநிலைக்குக் காரணத்தை அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மசல் விலை உயர்வுக்கு ஏற்ப கட்டணத்தை அதிகரிக்காத காரணத்தினாலும், நிர்வாக நடைமுறைகளிலே போதிய சிக்கன அணுகுமுறை மேற்கொள்ளப்படாததாலும், அதனையொட்டி ஏற்பட்ட பொருட்கள் மற்றும் துணை பாகங்களின் கொள்முதல் விலை அதிகரிப்பாலும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய அவலமான நிதிநிலைமைக்குக் காரணமாக உள்ளது என்று குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கின்றது. இன்றைக்கு நிதி நெருக்கடியைச் சந்தித்துக்கொண்டிருக்கிற நிலையில், போக்குவரத்துத் துறை அன்றாடப் பணிகளைப் பராமரிக்க

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கி. பாரிமோகன்]

முடியவில்லை; தேவையான உதிரி பாகங்களை வாங்கும் நிலையில் இல்லை; பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்குவதற்கு, இயங்கும் நிலையில் உள்ள பேருந்துகளிலிருந்து உதிரி பாகங்களை எடுத்து பழுதுபார்க்கும் பேருந்துகள் பணிமனைகளிலே சுமார் 812 பேருந்துகள் உதிரி பாகங்கள் மாற்றுவதற்காக காத்து இருக்கின்றன என்று வெள்ளை அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. ஆக, இன்றைக்கு அரசு நிறுவனங்களையும் பொதுத் துறை நிறுவனங்களையும்—அது மத்திய அரசாக இருந்தாலும் சரி, மாநில அரசாக இருந்தாலும் சரி—தொடர்ந்து நடத்தப்பட முடியுமா என்ற கேள்விக்குறி இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

தமிழ்நாட்டில் 54 அரசு நிறுவனங்கள் நஷ்டத்திலே இயங்குவதாக தலைமைக் கணக்கு அதிகாரியினுடைய அறிக்கையிலே தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. அதற்குக் காரணமாக, தவறான நிர்வாகம், தவறான முதலீட்டு முடிவுகள், திறமை இன்மை என்று சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது. ஆக, இன்றைக்கு தவறான நிர்வாகம், திறமை இன்மை போன்றவற்றிற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டியவர்களாக அதை நிர்வகித்துக்கொண்டிருக்கிற அதிகாரிகள், அதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டிய நிலையிலே இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஆக, போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற Managing Directors, General Managers ஓரிடத்தில் இருக்க வேண்டும் என்றால், அல்லது இன்னோர் இடத்திற்கு பணி மாறுதல் வேண்டும் என்றால், 10 இலட்சம் ரூபாய் வரை கொடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்கின்ற செய்திகள் எல்லாம் இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆக, ஓர் இடத்திலே இருப்பதற்கும் இன்னோர் இடத்திற்குச் செல்வதற்கும் 10 இலட்சம் ரூபாய் கொடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்கின்ற நிர்வாக இயக்குநரோ, பொது மேலாளரோ தயாராக இருக்கின்றபோது, அவர்கள் அங்கு தவறான நிர்வாகத்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதுதான் இதில் உள்ளர்த்தமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே உயர் அதிகாரிகளினுடைய அந்தச் செயல்பாட்டை

மாண்புமிகு திருமதி பா. வளர்மதி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கின்ற குற்றச்சாட்டு எந்த ஆட்சியின்போது நடைபெற்றது என்பதை விவரமாகக் குறிப்பிட வேண்டும். (குறுக்கீடு). அவர் சொல்வது பொத்தாம் போக்கிலே இப்போது நடைபெறுவதைப்போல அவர் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அதை

[திருமதி பா. வளர்மதி] [2001 செப்டம்பர் 12]

விரிவாகப் பேசினால் இந்த அவைக்கு நன்றாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கடந்த ஆட்சியில்தான் என்று சொல்கிறார்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த நிலை கடந்த காலத்திலே இருந்தது. இப்போது இருக்கக்கூடாது என்பதற்காக நான் பேசுகின்றேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே அந்த வகையிலே இன்றைக்கு அதிகாரிகள் இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், அவர்கள் எந்த அளவிற்குச் சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருப்பார்கள் அல்லது பினாமி சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருப்பார்கள் என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம். ஆகவே அந்த உயர் அதிகாரிகளினுடைய சொத்துக் கணக்குகளை நாம் பார்க்க வேண்டியவர்களாக, ஆராய வேண்டியவர்களாக இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றோம். வரவுக்கு மீறிய சொத்துக்களைச் சேர்த்து இருக்கின்றவர்கள், பினாமி சொத்துக்களைச் சேர்த்துவைத்து இருக்கின்றவர்களை எல்லாம் கண்டுபிடித்து, அந்தச் சொத்துக்களை எல்லாம் போக்குவரத்துத் துறைக்குச் சேர்த்து இந்த நடடத்திற்கு ஈடுகட்ட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆக, அந்த வகையிலே இன்றைக்கு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிற நிர்வாகம், அதிகாரிகள், உயர் அதிகாரிகளுக்கென்று ஒரு கார், அவர்களுடைய வீட்டிற்கு என்று ஒரு கார், அந்த 2 கார்களுக்கும் டீசல் போடப்படுகிறது; 8 பணியாளர்கள் வரை உயர் அதிகாரிகள் வீட்டிலே வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்துத் துறை சம்பளம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பது போன்ற நிலைகள் இருக்கின்றன.

முற்பகல் 11-50

அதைப்போல, இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே பராமரிக்கின்ற அந்த பஸ்களையெல்லாம் பார்க்கிறபோது, நான் சென்ற ஞாயிற்றுக்கிழமைகூட ஊருக்குச் செல்கின்றபோது, ஜோலார்பேட்டை வரை train-ல் சென்று, அங்கிருந்து தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸிலே ஜோலார்பேட்டையிலிருந்து திருப்பத்தாருக்குச் சென்றேன். அப்போது மழை பெய்துகொண்டிருந்தது. பஸ்ஸினுடைய

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கி. பாரிமோகன்]

கீழ்தளம் முழுவதும் தண்ணீரில் நனைந்து தண்ணீராக இருந்தது. அந்த பஸ் ஓரளவிற்கு நல்ல நிலையில் இருந்திருந்தது. திருப்பத்தாருக்குச் சென்று திருப்பத்தாரிலிருந்து தனியார் பஸ்ஸிலே தருமபுரிக்குச் சென்றேன். அது புத்தம் புதிய பஸ்ஸாக இருக்கிறது. உள்ளே பார்த்தால் ஒரு அரண்மனையில் இருப்பதைப் போல அழகாக இருந்தது. ஆகவே அந்த பஸ்களைப் பராமரிப்பதிலும், பஸ்களை சுத்தம் செய்வதிலும் அந்தப் பணிமனைகள் கவனம் செலுத்தியாக வேண்டும். இன்றைக்கு வெள்ளை வேட்டி, வெள்ளைச் சட்டையோடு அரசு பழைய பஸ்களிலே நாம் ஏறுகின்ற நிலை இல்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டி அந்த நிருவாகத்தை நாம் சரிசெய்ய வேண்டும். ஏனென்றால், இது அரசு நிறுவனம். பொதுமக்கள் நலனுக்காக அந்த நடத்தையை ஏற்றுக்கொண்டு நாம் அரசினுடைய மானியத்தைக் கொடுத்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே அந்த நிருவாகத்தைச் சரிசெய்ய வேண்டிய பொறுப்பு நமக்கிருக்கிறது. புதிதாக பொறுப்பேற்றிருக்கிற நம்முடைய அமைச்சர் நல்ல பண்புடையவர். ஒரு இளைஞர் இன்று அமைச்சராக வந்திருக்கிறார். ஆக, அவருடைய காலத்தில் கண்டிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை இலாபம் ஈட்டுகின்ற வகையிலே இயங்க வேண்டுமென்ற என்னுடைய வாழ்த்தையும் அவருக்கு இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே இன்றைக்குச் செய்யப்படுகிற தவறுகளால், வருங்காலத்தில் பொதுத் துறை நிறுவனங்களையோ அரசு நிறுவனங்களையோ அரசு நடத்தக்கூடிய ஒரு நிலை இல்லை. இன்னும் 10 ஆண்டுகளில், 20 ஆண்டுகளில் அரசுக்கு இப்படி ஒரு தொழிலை நடத்திச் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற நிலை கிடையாது. மத்திய கனரக தொழில் துறை அமைச்சர்கூட சம்பத்திலே இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்பு சொன்னார். மத்தியிலே பாதுகாப்பையும், அதைப்போல இரயில்வே துறையை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு, மற்ற எல்லாவற்றையும் தனியார் துறையிலே ஈடுபடுத்தக்கூடிய அளவுக்குச் செல்லும், தொழிலை நடத்துவது அரசினுடைய வேலை கிடையாது என்று இன்றைக்குச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே அதன் காரணமாக நான் இதை இங்கே சுட்டிக்காட்ட வேண்டியவனாக இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர் பிரச்சினைகள், பல்வேறு பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அதை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவருகின்றேன். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயர் வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் அதிலே பணியாற்றுகிறவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. கி. பாரிமோகன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

தொழிலாளர்களாக இல்லை. அவர்களை அரசுப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களாக ஆக்க வேண்டும். இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றும் அலுவலர்களுக்குப் பஞ்சப்படி வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை. அது வழங்கப்பட வேண்டும். தொழிலாளர்கள் பற்றாக்குறையினால் தினசரி பஸ்கள் நிற்கும் நிலை உள்ளது. உதாரணமாக, சேலம் கோட்டத்திலே சுமார் 25 பஸ்களுக்கு மேல் ஊழியர் இல்லாததால் நிறுத்தப்படுகின்றன. இதனால் மாணவர்களும், பொது மக்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு வாரிசுப் பணி வழங்கப்படாமல் உள்ளது. அதையும் வழங்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். தொழிலாளர்கள் விபத்தில் இறந்தால், ஒரு இலட்சம் ரூபாய் நல நிதியாக வழங்கப்படுகிறது. அந்தக் குடும்பங்களை வாழ வைப்பதற்காக இந்த அரசு நலநிதியை ரூபாய் இரண்டு இலட்சமாக வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் என்று கடந்த கால அரசு அறிவித்தது. ஒரு சிலருக்கு மட்டும் கொடுத்தார்கள். இன்று அது நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஓய்வூதியம் வழங்கப்பட வேண்டும். விபத்தின் மூலமாக, தகுதியின்மை மூலமாக குறிப்பிட்ட பணியைச் செய்ய முடியாதவர்களுக்கு மாற்றுப் பணியை வழங்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சிறுசிறு குறைகளுக்குத் தொழிலாளர்கள் பழிவாங்கப்படும் நிலை உள்ளது. அப்படிப் பாதிக்கப்பட்டவர்களைப் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டவர்களை மீண்டும் பணியமர்த்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, தொழிலாளர்கள் விடுப்பு எடுப்பதிலே அவர்களுக்குள்ள விடுப்பை வார விடுப்பு மற்றும் இதர விடுப்பை சரியான முறையிலே அவர்கள் எடுக்க மறுக்கப்பட்டு விடுப்பு வழங்காமல், வேலைக்கு வராததாகக் கருதப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வசூல்படி கொடுக்கிறபோது, பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தும்போதெல்லாம், தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கும் வசூல்படி குறைத்து வழங்கப்படுகிறது. உதாரணமாக, 5%-லிருந்து சுமார் 2½%-ஆகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. எதிர்வரும் காலங்களில் அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கி. பாரிமோகன்]

தொழிலாளர்களுக்கு இரண்டு ஜோடி சீருடைகள் வழங்கப்படுகின்றன. அவை நான்கு செட்டுகளாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மருத்துவச் செலவைத் திரும்பப் பெறுவதிலே காலதாமதம் ஏற்படுத்துகிறார்கள். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இந்த நிலையிலேயிருந்து அதை உடனே தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் குடும்பங்களுக்கு வழங்கப்படும் திருமணக் கடன் உயர்த்தப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிற் சங்கங்கள் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஊதிய ஒப்பந்தம் பேசும்முன்பு, தொழிற்சங்க அங்கீகாரத் தேர்தலை நடத்த வேண்டும். அல்லது அனைத்து தொழிற் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேச வேண்டும். தொழிற் சங்கங்களுக்கு தொழிலாளர்களின் விருப்பத்தின்படி சந்தா பிடித்தம் செய்வதிலே பாரபட்சம் காட்டப்படுகிறது. அனைத்துத் தொழிற் சங்கங்களுக்கும் அதைச் செய்து தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, பெருந்துறை போக்குவரத்துக் கழக மருத்துவமனையிலே தொழிலாளர்கள் மருந்து மாத்திரைகளை வெளியிலிருந்து வாங்கிக் கொடுத்து வைத்தியம் பார்க்கும் நிலை உள்ளது. அதற்குரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகக் கல்லூரியான மருத்துவம், பொறியியல் கல்லூரிகளில் தொழிலாளர் வீட்டுப் பிள்ளைகளுக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய இடங்களை அதிகரித்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தருமபுரி மாவட்டத் தலைநகரிலிருந்து தினசரி சென்னைக்கு மூன்று பஸ்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அங்கே அதிகமான பயணிகள் சென்னை வருவதற்கு இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். இன்னும் ஒரு பஸ் கூடுதலாக இயக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, அதைப்போல, நாமக்கல் மாவட்டத்திலேயிருந்து எட்டு சொகுசுப் பேருந்துகள்..... (மணியடிக்கப்பெற்றது)

முற்பகல் 11-55

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடித்து விடுங்கள்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. கி. பாரிமோகன்:... வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அவற்றின் கட்டணத்தை மிக அதிக அளவிலே வசூலிக்கின்றார்கள். ஆகவே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தற்போது நாமக்கல்லிலிருந்து வரும் பழைய பேருந்துகளை மாற்றி, சொகுசுப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பேருந்துகளிலே நீண்ட தொலைவு செல்கின்றபோது இப்பொழுது மோட்டல்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். அதிலே அரசு சில இடங்களிலும் சில சொந்த இடங்களிலே தனியாருக்கு விட்டும் அங்கே உணவுக்கூடங்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே நல்ல தரமான உணவைக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கல்பாக்கம்-செங்கல்பட்டு-சென்னை தடம் எண் 108-க்குக் கூடுதல் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற, செங்கல்பட்டு சட்டமன்ற உறுப்பினர் கோரிக்கையுடன், செங்கல்பட்டிலிருந்து தாம்பரம் வரை இரவுநேர நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்றும் காஞ்சிபுரம்-செங்கல்பட்டு-திருக்கழுக்குன்றம்-மாமல்லபுரம்-கல்பாக்கம் இரவுநேரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டு, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களை அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்திலே கேட்டு, இந்த வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. அப்துல் லத்தீப். பெரியவர் இருக்கையில் இல்லையா? சரி, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி சி. மல்லிகா.

திருமதி சி. மல்லிகா: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் வந்துவிட்டார். ஒரு chance இருந்தது. இன்னொருவரைப் பேசவிடலாம் என்று இருந்தேன். திருமதி சி. மல்லிகா, உட்காருங்கள், மாண்புமிகு திரு. அப்துல் லத்தீப் பேசட்டும்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள மானியங்களின்மீது ஒருசில கருத்துகளைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி. பொதுவாக இன்றைக்கு இயக்கூர்தித் துறை என்று சொன்னால், நஷ்டத்தில் நடக்கின்ற துறை என்பது பரவலாக உட்காருடைய எண்ணத்திலே,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

உள்ளத்திலே நிலைத்துவிட்ட ஒன்றாக உருவாகியிருப்பது வருத்தத்திற்குரிய ஒன்று. தனியார் நிறுவனங்கள் எவ்வளவுதான் பெரிய நிறுவனமாக இருந்தாலும், அரசு நிறுவனத்தோடு போட்டிபோட எந்த வகையிலும் முடியாது. ஏனென்றால், இருக்கின்ற நிறுவனங்களிலே பெரிய நிறுவனம் அரசு நிறுவனம்தான் என்பதை யாரும் மறந்துவிட முடியாது. ஆனால் தனியார் நிறுவனங்கள் எவ்வளவுதான் சிறிய நிறுவனமாக இருந்தாலும் தாங்கள் நடத்துகின்ற அந்த நிறுவனத்தைச் செம்மையாகவும், செழுமையாகவும், முறையாகவும், வரையுடனும், இலாபத்துடனும் நடத்த வேண்டும் என்ற உறுதியோடு நடத்துகிறார்கள். அந்த நிலை பொது நிறுவனமாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிற அரசு நிறுவனத்திலே இல்லை என்ற ஓர் உண்மை மறுக்க முடியாத உண்மை என்ற நிலைக்கு ஆளாக்கியிருப்பது உண்மையிலேயே வேதனைக்குரிய ஒன்றாகும்.

நண்பகல் 12-00

இந்தத் துறையை முதன்முதலாக தேசியமயமாக்க வேண்டும், போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற குரல் எழுப்பப்பட்டபோது, பொதுவாக மக்கள்—குறிப்பாக, அரசியல் கட்சிகள் இதை வரவேற்றன. 1973-1974—இந்தக் காலக்கட்டத்தில் அப்போதுதான் புதிதாக இந்தத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற உணர்வு மேலோங்கி நின்றபோது, இதற்காக அரசு ஒரு தனிக் குழுவையே நியமித்தது. அதற்கு இருக்கிற நிருவாக அமைப்போடு மக்களுடைய பிரதிநிதிகளும் இந்த நிறுவனத்தை, இந்தத் துறையை எப்படி இலாபகரமாக நடத்தமுடியும், முறையோடு நடத்தமுடியும் என்பதற்காக மக்கள் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட ஒரு குழுவையும் அன்றைக்கு நியமித்தது. அன்றைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் திரு. பண்டுட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் அதற்குத் தலைமையேற்று நடத்தினார். சென்னை மாநகரத்திற்கு என்று ஒரு தனிக் குழுவையும் தமிழ்நாடு முழுமைக்கும் ஒரு தனிக் குழுவையும் அது ஏற்படுத்தியது. ஆழமாக பல பிரச்சினைகளை அவ்வப்போது அந்தக் குழு ஆய்வு செய்து நிருவாகத்திற்கும் அந்தக் குழு துணையாக இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு ஆலோசனை கூறுவதற்குக்கூட, சட்டமன்றத்தில் கூறப்படுகிற ஆலோசனைகளைக்கூட, முறையாக சரியான அடிப்படையிலே எடுத்துக்கொண்டு அதிலேயிருக்கிற நன்மை தீமைகளை ஆய்வு செய்து முறைப்படுத்த வேண்டுமென்ற உணர்வு,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12]

நிருவாகத் துறையிலே இருப்பவர்களுக்கு முழுக்க முழுக்க இல்லாமல் ஆகிவிட்டது என்பது மிகவும் கவலைக்குரிய ஒன்று. இந்த நிலையை மாற்ற வேண்டுமென்றால், போக்குவரத்துத் துறையினுடைய நிர்வாகத்தை முழுமையாக முறைப்படுத்த வேண்டும். எல்லாவற்றுக்கும் பொறுப்பு யார் என்ற பொறுப்பு நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டும் என்பது என்னுடைய கோரிக்கை. எதற்கும் பொறுப்பு இல்லாத ஒரு நிலை இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள், நிருவாகிகள் இருக்கிறார்கள். நிருவாகிகளுக்கு அந்தத் துறையைச் சரியாக நடத்த வேண்டிய பொறுப்பு இருக்கிறது. முழுப் பொறுப்பு, அதிலே நிருவாகம் தாய்மையாக இருக்க வேண்டும் என்பது மட்டுமல்ல, ஒரு துறையை நடத்தும்போது ஓரளவுக்கு இலாபத்தில் இல்லாவிட்டாலும் அதை நஷ்டத்தில் நடத்தக்கூடாது. நஷ்டத்தில் ஒரு துறை நடக்கிறது என்றால், அது என்ன துறை? பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் மிகக் கொள்ளை இலாபம் அடிக்கிறார்கள் என்று ஒரு காலத்தில் சொல்லப்பட்டது. நாங்கள் எல்லாம் அந்தத் துறையிலே இருந்திருக்கிறோம். 4 பஸ் நடத்துபவன்கூட கொள்ளை இலாபம் அடிக்கிறான் என்று பஸ் முதலாளிகள்மீது சமுதாயத்திற்கு ஒரு காய்ப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்தக்கூடிய பிரச்சாரங்கள் எல்லாம்கூட செய்யப்பட்டன. எனவே, தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று தேசியமயமாக்கப்பட்டது.

நான் சொல்கிறேன், 5 பஸ்களை வைத்து ஒரு தனி முதலாளி இலாபகரமாக நடத்துகிறான். நீங்கள் 5000 பஸ்களை வைத்து இலாபகரமாக நடத்த முடியாதா? அப்படி என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கிற நிருவாகத் திறமையும், பொறுப்புணர்வும், கடமையுணர்வும், நடத்துகின்ற துறையின்மீது அவன் செலுத்துகின்ற கவனம் உங்களுக்கு இல்லாமல் போய்விட்டதா? ஒரு முதலாளி என்றால், ஒரு முதலாளி ஒருவனாக இருக்கலாம், அவனைச் சார்ந்தவர்கள் சிலராக இருக்கலாம். இங்கே அமைச்சரிலே இருந்து ஒரு பெரிய நிருவாக அமைப்பே இருக்கிறது. அவ்வளவு பெரிய அமைப்பு. அமைச்சருடைய கண்காணிப்பிலே, இயக்குநருடைய கண்காணிப்பிலே பல அமைப்புகளாக இருக்கக்கூடிய நீங்கள் போக்குவரத்துத் துறையை வெறும் போக்காகவே இருக்கிற துறையாக நடத்திக்கொண்டிருப்பது எந்த அளவுக்கு ஏற்கக்கூடியது என்று எனக்குத் தெரியாது.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

போக்குவரத்துத் துறையினுடைய கணக்கைப் பார்த்தால் போக்குதான் இருக்கிறதே தவிர, வரத்து என்பது இல்லை. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டால், அவர் சொல்வார், கடந்த காலத்திலிருந்து இன்றுவரையிலே போக்குவரத்துத் துறை நஷ்டத்திலே போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்று. பொது நிதியிலிருந்து மற்ற துறைகளுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டிய மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்குப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிதியை, தொடர்ந்து போக்குவரத்துத் துறைக்கு நாம் மானியமாக அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை அளிக்கிறோம். உலகத்திற்கே தெரியாது, ஆனால் உண்மையை அறிந்தவர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள். நான் கேட்கிறேன், போக்குவரத்துத் துறை, கம்பெனிகளா? இல்லையா? போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொறுப்பு இருக்கிறதா? இல்லையா? பொதுப் பணத்திலிருந்து போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கோடிக்கணக்கான ரூபாயை ஒவ்வோர் ஆண்டும் நீங்கள் ஒதுக்கீடு செய்கிறீர்கள் என்றால் அதற்கு என்ன நிதி ஒழுக்கம் இருக்கிறது என்பதை நான் கேட்கிறேன். நிருவாக ஒழுக்கமும் இல்லை, நிதி ஒழுக்கமும் இல்லை. மக்களுக்குப் போய்ச் சேர வேண்டிய பணமெல்லாம் இந்தமாதிரி விரயமாக்கப்படுகிற ஒரு துறைக்கு அளிக்கப்படுவது, இறுதியாக நீங்கள் என்ன சொல்வீர்கள், தேசத்திற்குத் தேவை, நாட்டுக்குத் தேவை, போக்குவரத்துத் துறையிலே பல்வேறு பலகீனமானவர்களுக்கு, ஏழை எளியோருக்குப் பயன்படுகிற ஒரு Welfare Scheme என்ற அளவுக்கு, நீங்கள் சொல்வீர்களே தவிர, Welfare scheme-க்காக நீங்கள் மற்ற Welfare துறைகளை பலகீனமாக்க முடியுமா? இதையே ஒரு மரபாக வைத்துக்கொண்டிருப்பது என்ற ஒரு நிலையை நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஏதாவது ஒரு முறையாக, ஒட்டகத்திற்கு எந்த அவயவம், எந்த உறுப்பு சரி என்று சொன்னால் எதைச் சரி என்று சொல்வது, அப்படி போக்குவரத்துத் துறையிலே இன்றைக்கு எது சரியாக இருக்கிறது, Top to bottom நான் கேட்கிறேன், பொறுப்பு என்ன? Why don't you fix the responsibility? Who is responsible for this consistent and continuous loss at the cost of Public exchequer?

யார் இதற்குப் பொறுப்பு என்பதை நிர்ணயிக்காவிட்டால் இதை நீங்கள் தேசியமயமாக்கியதற்கு எந்தவிதமான பொருளும் இல்லை என்பதை நான் தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பிற்பகல் 12-05

நாங்கள் கூட நடத்தியவர்கள்தான். எங்கள் மீதெல்லாம் குற்றச்சாட்டு சொல்லப்பட்டது. தனியார் முதலாளிகள் கொள்ளையடிக்கிறார்கள். எனவே இவர்களை எல்லாம் ஒழிக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் ஒழிந்து போகவில்லை, எங்களுடைய பஸ்கள்தான் ஒழிந்து போயின. ஆனால் தேசத்திற்கு ஏதாவது இலாபம் ஏற்பட்டதா? எங்கள் பகுதியிலே நாங்கள் நடத்தும்போது எப்படி நடத்திக்கொண்டிருந்தோம்? பஸ்கள் தனியார் முதலாளிகளிடம் இருக்கின்றன என்றார்கள். நாங்கள் தனியார் முதலாளிகள் விட்டுக்கொடுத்தோம். நான்கூட இந்தச் சட்டமன்றத்திலே இருந்தேன். என்னை வைத்துக்கொண்டுதான் தனியார்மயம் ஆக்குவது என்பதை நீக்கி பொதுவுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். சரி, நாங்கள் விட்டுக்கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னோம். ஆனால் நாங்கள் போன பிறகு இந்தச் சர்க்கார் துறை நடத்துகிற முறை என்ன? அதற்கான வரைமுறை என்ன? எப்படி நடத்துகிறார்கள்? ஒவ்வொரு ஆண்டும், Public Money-யிலேயிருந்து, Public Budget-லேயிருந்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு, மற்ற துறைகளுக்கு நாம் செலவழிக்க வேண்டிய பணத்தை, அவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும் என்ற நிலை இருந்தால், தயவுசெய்து, இந்தக் கொள்கையையே சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். Spare-parts வாங்குகிறீர்கள், Spare-parts எங்கே வாங்குகிறீர்கள்? Spare-parts எப்படி வாங்க வேண்டும்? அவற்றை எல்லாம் எப்படிக் கையாள வேண்டும் என்பதற்கெல்லாம் ஒரு முறை இல்லையா? ஒரு டயர் விலை என்ன? அந்த டயர் கெட்டுப் போகிறதோ, இல்லையோ, அதற்கு உரியவர்கள் அது கெட்டுப் போய்விட்டது, டயர் வேலை செய்யவில்லை, அது இனி பயன்படாது என்று சொல்லிவிட்டால், Discard செய்கிறோம். அப்படி எல்லாம் Discard செய்ய முடியுமா? நாங்கள் எல்லாம் எவ்வளவு தடவை அதை ரிப்பேர் செய்தோம், ரிப்பேர் செய்து நடத்தினோம். எத்தனை டயர்கள் எங்கெங்கே போகின்றன? கொள்முதல் செய்யப்படுகிற பொருள்கள் எல்லாம் எங்கே போகின்றன? அதற்கான record என்ன? அதற்கான நிர்வாகம் என்ன? என்ன அடிப்படையிலே நீங்கள் Spare-parts வாங்குகிறீர்கள்? Discard செய்கிறீர்கள்?

ஒரு வண்டி ரிப்பேராகி தெருவிலே நிற்கிறது என்றால் அவ்வளவுதான். கேட்பாற்றுக் கிடக்கிறது. உங்களுக்கு நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். அப்படி வண்டி நிற்கும்போது வண்டியிலே இருக்கிற

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

Spare-parts (மணியடிக்கப்பெற்றது) எல்லாம் எங்கெங்கோ போய்விடுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது இதிலே இலாபம் இருக்கிறதா என்றால், சாதாரணமாக பொதுவான நிலையிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஏதோ, அவர்களுடைய வாழ்க்கையிலே வளம் காண, மகிழ்ச்சி பொங்க, ஏதாவது செய்திருக்கிறோமா என்றால் அதிலேயும் எந்தவிதமாகவும் எடுத்துச்சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு முன்னேற்றம் இல்லையென்ற நிலை இருக்குமானால்—நான் இவைபற்றி எல்லாம் விரிவாகப் பேசுவதற்கு நேரம் இல்லை. மணி அடிக்கப்பட்டுவிட்டது. எனவே இப்போது...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு மூத்த உறுப்பினர் அவர்களே, நீங்கள் விரிவாகப் பேசலாம். ஆனால் நேரம் இல்லை.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: நேரம் இருக்கிறது. சரிதான். நம் ஒவ்வொருவருக்கும் நேரம் வந்துவிடுகிறது. இப்போது கடந்த காலத்தைப்பற்றிப் பேசுகிறோம் நாம். கடந்த ஆண்டு, இந்த ஆண்டு, கடந்த ஆண்டு; அடுத்த ஆண்டு, இந்த ஆண்டு-கடந்த ஆண்டு. நான் உங்களுக்குச் சொல்கிறேன். கடந்த ஆண்டு என்பது, இந்த ஆண்டு கடந்த ஆண்டு. இந்த ஆண்டு, அடுத்த ஆண்டில் கடந்த ஆண்டு. ஆகவே நான் சொல்கிறேன். கடந்த ஆண்டைப்பற்றிப் பேசும்போது நாம் அடுத்த ஆண்டில் எப்படி இருப்போம் என்பதைப்பற்றியும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். சொல்ல வேண்டிய கடமை எனக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால், நீங்கள் நிருவகிக்கிற துறை. உங்களுக்கு அவ்வளவு ஒத்துழைப்பு தருகிற துறை என்று எந்தத் துறையும் கிடையாது. கடமை உணர்வு இல்லாத துறைகளாக இவையெல்லாம் இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே நீங்கள் எல்லாம் ரொம்ப ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். நான் அமைச்சர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நீங்கள் எல்லாம் ரொம்ப ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். எனவே கடந்த ஆண்டைப்பற்றிப் பேசலாம். அடுத்த ஆண்டைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். அடுத்த ஆண்டு, கடந்த ஆண்டைப்பற்றி யாரும் பேசக்கூடாது. இதுவே என்னுடைய ஆசை. அந்த நிலையை உங்களுக்கு நான் எடுத்துச்சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்களே, நிருவாக அமைப்பு, அவர்களுக்கெல்லாம் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. பல்வேறு வகைகளிலே சிக்கல்களைச் சந்தித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். யாரும், யாருக்கும் பயப்படவும் இல்லை. யாரும், யாருக்கும் பொறுப்பும்

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12]

இல்லை. பொதுவாக நாம் மக்களுக்குப் பொறுப்பு என்ற உணர்வும் இல்லை. இந்த உணர்வு வந்தால்தான், நான் போக்குவரத்துத் துறை பற்றிச் சொல்கிறேன், அது செம்மையாக நடைபெறும்.

பிற்பகல் 12-10

இப்போது சென்னையிலே பேருந்தில்—போகிறவர்களில் 40 சதவிகிதம் பேர் டிக்கெட் வாங்குவதில்லை. குறைந்தபட்சம்—at rate—நாம் எடுத்த உடனே சொல்ல வேண்டும் என்றால் 40 சதவிகிதம் பேர் டிக்கெட் வாங்கவில்லை. எப்படி இலாபம் உங்களுக்கு வரும்? நீங்கள் கொள்முதல் செய்கிற எந்த spare parts-லும் நியாயம் இல்லை, நேர்மை இல்லை. எப்படி அது நஷ்டத்தில் ஓடாமல் இருக்கும்? எனவே இவற்றை நீங்கள் ஒழுங்குபடுத்தாவிட்டால் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே இதே நஷ்டம் தொடரும். ஒரு நேரம் வரும். எங்களுக்கு இந்த பொதுமயமாக்கப்பட்ட, We don't want any nationalised sector என்ற நிலைக்கு நாடு வந்துகொண்டிருக்கிறது. எனவே அதைச் செம்மைப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தேவைப்பட்டால் மக்கள் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட ஒரு குழுவை கடந்த காலத்தில் அமைத்ததைப்போல நீங்கள் அமையுங்கள். மக்களிடத்தில் பழகுகிற அந்தப் பிரதிநிதிகள், உங்களுக்கு நல்ல யோசனைகளைச் சொல்லக்கூடும். நஷ்டங்களை உடனடியாகத் தவிர்க்காவிட்டால் ஒன்றும் நடக்காது. எங்கள் பகுதியிலே நாங்கள் எல்லாம் பஸ் நடத்தியிருக்கிறோம். அப்போது பஸ் வரவில்லையே என்ற குறையே இருக்காது. எங்கள் பகுதி ஆட்களும் நிறைய இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தெரியும். நம் ஞானசேகரன் அவர்களைக் கேட்டுப் பாருங்கள். நாங்கள் நடத்தினோம் பஸ். அந்தக் குறையே இல்லை. இன்றைக்கு என்னவென்றால் எந்த ஊருக்கும் சரியாக பஸ் வருவதில்லை. வந்தாலும் இலக்கை அது அடைவதில்லை. நின்றாலும் அதனுடைய பொருள்களை எல்லாம் திருடிக்கொண்டு போய்விடுகிறார்கள். யார் அந்தத் திருட்டைச் செய்கிறார்கள். இதை எல்லாம் சொல்வதைவிட சொல்லாமலிருப்பதே மேலாகும்.

நான் ஒன்று மட்டும் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்ல விரும்புவது, He is a young Minister, very energetic Minister. All my blessings are there with this young Minister.

நான் அவ்வளவுதான் சொல்வேன். அவரை நான் கேட்டுக்கொள்வேன். தயவுசெய்து வாணியம்பாடியிலிருந்து மலைக்குப் போவதற்கு பஸ்ஸை

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

நீங்கள் கொஞ்சம் அதிகமாக்குங்கள். இங்கே எல்லா பஸ்களும் ரோட்டிலேதான் போகிறது. எங்கே போனாலும் பஸ்ஸாகவே இருக்கிறது. ஆனால் உள்பகுதியான-இப்போது எங்கள் ஊரிலே இருந்து ஆலங்காயத்துக்குப் போவதாக இருந்தால் எவ்வளவு நேரம் காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டும்? ஐமுனாமாத்தார் போவதாக இருந்தால் எவ்வளவு நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டும்? (மணியடிக்கப்பெற்றது) எங்கள் ஊரிலேயிருக்கிற கிராமங்களுக்குப் போய்ச் சேருவதற்கு பஸ்ஸே இல்லை. வாணியம்பாடியிலிருந்து நீங்கள் குறைந்தபட்சம் டவுன் பஸ்களாவது விடுங்கள். அங்கேயிருந்து ஆலங்காயத்துக்குப் போக வேண்டும். கிருஷ்ணாபுரம் வரை போக வேண்டும், ஐமுனாமாத்தார் வரையிலும் போக வேண்டும். நானும் சொல்லிக் கொண்டேயிருக்கிறேன். ஆனால் இதை ஒன்றும் கேட்கிறதாகத் தெரியவில்லை. தேவையில்லாத இடங்களுக்கெல்லாம் பஸ்களைப் போடுகிறீர்கள். இரண்டு பஸ் அப்பொழுது கொடுத்தது. அப்போது இருந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே சொல்லி, 2 பஸ்களை அவர்கள் விட்டார்கள். அவர் இங்கே இருக்கிறார் என்று நினைக்கிறேன். மாண்புமிகு பொன்முடி அவர்கள். இல்லை, போய்விட்டார். அவர் ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் இரண்டு பஸ் என்று சொன்னார். இரண்டு, இரண்டு பஸ் கொடுத்துவிட்டு என்ன சொன்னார்? இந்த எம்.எல்.ஏ.க்கள் சொன்ன இரண்டு பஸ்ஸைக் கொடுத்ததால் அரசாங்கத்துக்கு 200 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் என்று ஒரு Statement-ஐ இங்கேயே கொடுத்தார்கள். இரண்டிரண்டு பஸ்ஸைக் கொடுத்தாராம். அப்போது என்ன அர்த்தம்? நீங்கள் பஸ்ஸைக் கொடுத்தீர்கள். ஆனால் அதைச் சரியாக நிருவகிக்கவில்லை என்றுதானே அர்த்தம். நான் ஒரு குற்றச்சாட்டாகச் சொல்லவில்லை. நான் யார் மீதும் குற்றச்சாட்டு சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. குற்றங்கள் இருந்தால் அதைத் திருத்துவதற்கு முயற்சி செய்வேன். அது என்னுடைய உரிமையும், கடமையும் கூட. எனவே நான் உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன், எங்கள் பகுதி எல்லாம் காட்டுப் பகுதிகள். நீங்கள் எல்லாம் பஸ்ஸிலே, காரிலே, ஊரிலேயிருக்கிறவர்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிறீர்கள். எங்கள் காட்டுப் பகுதியிலேயிருக்கிற மக்களும் கொஞ்சகாலம் அந்த பஸ்களை அனுபவித்தால் - நஷ்டம் வரும் உங்களுக்கு, அதிலே சந்தேகமே இல்லை, நான் சொல்கிறேன், நஷ்டம் வரும். இங்கேயெல்லாம் பெரிய நஷ்டம் அடைந்துகொண்டிருக்கிறீர்கள். எங்களுக்காக சிறிய நஷ்டம் அங்கே ஏற்பட்டால் கவலைப்படாதீர்கள். எனவே தயவுசெய்து அங்கெல்லாம் பஸ் விடும்படி நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்] [2001 செப்டம்பர் 12]

நான் ஒன்றே ஒன்று சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன். இந்த திருவாகத்தைச் செம்மைப்படுத்துங்கள். யார் யாருக்கு எந்தெந்தப் பொறுப்பு என்பதை நிர்ணயம் செய்யுங்கள். சரியான ஆலோசனைகளைக் கேட்டு முடிவுகளை எடுங்கள்; Spare-parts வாங்குகிறீர்கள் என்றால் அவற்றை எத்தனை நாளைக்கு என்று குறிப்பிட்டுச் செய்யுங்கள். ஒரு டயர் வாங்கினோம் என்றால் எத்தனை நாளைக்கு அந்த டயர் வர வேண்டும்? வாங்கிய இரண்டு மாதத்துக்குள்ளே அந்த டயர் சரியில்லை என்றால் discard பண்ணிவிடுவதா? எனவே Spare-parts குறித்த ஒரு கணக்கு வைத்துக்கொள்ளுங்கள். அந்தக் கணக்குப்படி அதற்கு வயது நிர்ணயிங்கள். நிர்ணயித்து, இந்த பஸ்ஸிலே வசூல் பண்ணுகிறீர்களே அதிலே ஒன்றும் தாட்சண்யம் பார்க்காதீர்கள். ஏனென்றால் இது பொது நிறுவனம். எனவே அதன்படி நடந்துகொள்ளுங்கள். இல்லாவிட்டால் தயவுசெய்து மீண்டும் திருப்பி எங்களிடத்திலே கொடுத்துவிடுங்கள். இதைப் பொதுமக்களுக்காக நான் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) நீங்கள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை என்றால் சரிதான். நான் சொல்வது யாருக்கும் விரோதமாக இல்லை. ஒருவேளை பழனிசாமி அதற்கு எதிர்ப்பாக இருக்கலாம். நானே எதிர்ப்புதான். ஆனால் ஒட்டுமொத்தமாக பொதுமக்களுடைய நன்மைக்காகச் செய்யப்படுகிற ஒன்றில் பொதுமக்களுடைய சவுகரியங்களைக் கவனத்தில்கொண்டு.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு திரு. நன்மாறன், நீங்கள் உட்காருங்கள். அவர் பேசட்டும். மூத்த உறுப்பினர் பேசட்டும். பேசி முடிக்கப் போகிறார்.

பிற்பகல் 12-15

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்: ஆகையால் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் உரையை நீட்டிக்க விரும்பவில்லை. இது ஒன்றுதான், ஒரே ஒரு pointதான், நான் சொல்ல விரும்பினேன். அதுவும் முழுமையாக நியாயத்தோடு நிறைவோடு நான் பேசவில்லை. இருந்தாலும் நேரத்தின் அருமை கருதி நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வது, பொதுத் துறை சிறப்பாக நடைபெறுகிறது. அது நாட்டுக்கு கஷ்டத்தையும் நஷ்டத்தையும் ஏற்படுத்தவில்லை என்ற முறையிலே இந்தத் துறையை நடத்துங்கள். ஒழுங்குபடுத்துங்கள், முறைப்படுத்துங்கள், நஷ்டத்தைக் குறையுங்கள், இலாபம் இல்லாவிட்டாலும் குறைந்தபட்சம் நஷ்டம் இல்லை என்ற ஒரு நிலையையாவது நாட்டிலே உருவாக்குங்கள். நம்முடைய தலைவர்களிலே ஒருவரான இளைய தம்பி அவர்கள் இதற்குப்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்]

பொறுப்பேற்றிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இதிலே முழு கவனத்தைச் செலுத்தி, இந்தத் துறையைத் தாய்மைப்படுத்துங்கள், தாய்மைப்படுத்துவதில் நீங்கள் வெற்றி அடைய வேண்டும் என்று உங்களை வாழ்த்தி நான் சொன்ன கருத்துகளை தயவுசெய்து நீங்கள் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்களுடைய பகுதியைக் கொஞ்சம் கவனியுங்கள். ஊரை மட்டும், நாட்டை மட்டும் இல்லாமல் காட்டிலே இருக்கிறவர்கள், காட்டு மக்களைக் கொஞ்சம் கவனியுங்கள். எங்களுக்கும் பஸ் தாருங்கள். உந்துதல் இல்லாத மக்களிடத்தில் இந்த உந்துதல்களை ஏற்படுத்துங்கள். அங்கே பேருந்துகளை விடுங்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

நான் உங்களுக்குத் தனியாக அதனுடைய விவரங்களைத் தருகின்றேன் என்று கூறி வாய்ப்பளித்த - தலைவர் அவர்களே வந்துவிட்டார்கள் - தலைவருக்கு நன்றி கூறி என்னுடைய பேச்சை நிறைவு செய்கிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி சி. மல்லிகா.

*திருமதி சி. மல்லிகா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு எனது பணிவான வணக்கம். சத்தியத் தாயின் மணி வயிற்றிலே சுந்தரியாய் பிறந்து, சுழன்று பணியாற்றி அரசியலில் சுறுசுறுப்பாய் வளர்ந்து, சுற்றி நின்று எதிரிகளை வீழ்த்தி பஞ்சமா பாதகர்களை, பக்கத்திலிருந்து படுகுழி தோண்டியவர்களை அடக்கி, பஞ்ச பூதங்களையும் தன் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவந்து பஞ்சபூத நாயகியாக விளங்கி, அனைவரும் வியக்கக்கூடிய விதத்திலே 5 ஆண்டு காலம் பஞ்சமில்லா ஆட்சியை தமிழகத்திலே நடத்தி, மதுரை மாநாடு கண்டு, களத்தையும் வென்று, திருச்சி மாநாட்டிலே திசையெல்லாம், திக்கெல்லாம் தீந்தமிழ் பொழியும், திரும்பும் திசையெல்லாம் போற்றக்கூடிய விதத்திலே பல சோதனைகளைச் சாதனைகளாக்கி கடந்த 100 நாட்களில் சாதனை படைத்து கழக மாநாட்டை வெற்றியோடு நடத்தி, வெற்றிச் செல்வியாய், வீரச் செல்வியாய், தமிழ்நாட்டில், தாய்த் தமிழ் நாட்டில், நிரந்தர முதல்வராய் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) விளங்கும் என் இதய தெய்வம் இருக்கும் திசைநோக்கி தங்கள் பொன் மலர்ப் பாதங்களை வணங்கி அனுதினமும் நான் வணங்கும் எங்கள் குலவிளக்கு மாண்புமிகு அம்மா அவர்களின் பொன் மலர்ப் பாதங்களைத் தொட்டு வணங்கி என் கன்னிப் பேச்சினைத் தொடங்குகிறேன்.

[திருமதி சி. மல்லிகா] [2001 செப்டம்பர் 12]

சாதாரண விவசாயக் குடும்பத்தில் பிறந்த என்னைப் போன்ற ஏழைத் தொண்டர்களை எல்லாம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக்கிய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் மலர்ப் பாதங்களில் எங்கள் பரம்பரையின் நன்றியை காணிக்கையாக்குகின்றோம். என்னை வெற்றிபெறச் செய்த எனது தொகுதி வாக்காளப் பெருங்குடி மக்களுக்கும், தொகுதியில் கழகப் பணியாற்றிய அன்புச் சகோதரர்களுக்கும் எனது நன்றிகலந்த வணக்கத்தினைத் தெரிவித்து, எனது உரையைத் தொடங்குகின்றேன்.

தூணிலும் குற்றம், தூரும்பிலும் குற்றம், எங்கெங்கு காணினும் குற்றமப்பா, சிம்மாசனத்திற்கு சிமென்டிலும் சிகரத்தளவு ஊழல் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) வாழ்க்கை பந்தாவிற்காக பாலத்திலும் ஊழல், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தன்னுடைய சந்ததிக்காக சத்துணவிலும்கூட ஊழல், (மேசையைத்தட்டும் ஒலி) எதையப்பா விட்டு வைத்தது கடந்த கால ஆட்சிக் காலம்? போக்குவரத்திலும் கூட ஊழல். கடந்த ஆட்சி காலத்திலே போக்குவரத்துத் துறை பொறுப்பற்ற துறையாக இருந்திருக்கின்றது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஏனென்றால், வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து பெறப்பெற்ற ரூ.3594.44 கோடி கணக்கிலே, 31-3-2001 அன்று திருப்பிச் செலுத்த வேண்டிய மொத்தக் கடன் தொகை ரூ. 977.68 கோடியில் இன்னும் 201.72 கோடி திருப்பிச் செலுத்தப்படவில்லை என்பது கடந்த ஆட்சியாளர்களின் திறமையற்ற நிர்வாகத்திற்கு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஒரு நல்ல சாட்சியாய், எடுத்துக்காட்டாய் உள்ளது.

பிற்பகல் 12-20

அதேபோல கடந்த ஆட்சி காலத்தில் அரசுப் பேருந்துகளுக்கு உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதில்கூட ஊழல் நடந்திருக்கிறது. அதேபோன்று கடந்த ஆட்சி காலத்தில் சிற்றூர்திகள் என்று சொல்லப்படும் மினி பஸ்களுக்கு அனுமதி வழங்குவதிலும் பல்வேறு முறைகேடுகள் நடந்துள்ளன. அரசுக்கு வேண்டிய சிலரால் அரசு வழித்தடத்திலே, அதிலும் குறிப்பாக பேருந்து நிலையங்களிலிருந்தே பேருந்துகள் வந்துள்ளன. ஆகவே இந்த வகையில் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு மாதத்திற்கு சராசரியாக ஏற்பட்டுள்ள இழப்பீடு ரூ.4 கோடியாகும். கடமை, கண்ணியம், கட்டுப்பாடு பற்றி வாய்க்கிழிய பேசும் கடந்த ஆட்சியாளர்களே இதற்குப் பொறுப்பேற்க வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திருமதி சி. மல்லிகா]

இதுபோன்று போக்குவரத்துத் துறையில் பல நிலைகளிலே பல்வேறு விதமான விஞ்ஞான ரீதியான ஊழல்கள் நடந்திருப்பதால் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அம்மா அவர்கள் இது தொடர்பான விரிவான விசாரணை மேற்கொண்டு, உத்தரவிட்டு தமிழ்நாட்டு மக்களுக்கு நடந்த உண்மைகளையும், ஊழல்களையும் வெளிச்சம் போட்டுக் காட்ட வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இரட்டை வேடம் போடுகிற கபடதாரர்களின் உண்மை முகம் உலகுக்குத் தெரிய வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நிருவாகங்களை ஒருமுகப்படுத்தவும், நிருவாகச் செலவினங்களைக் குறைக்கவும், போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒருங்கிணைத்தல் என்னும் திட்டத்தை மிக மிக வரவேற்கிறோம். அதேபோன்று, பேருந்துகள் இயக்கத்தை முறைப்படுத்தும் வண்ணமும், உயர்த்தும் வண்ணமும் அடிப்படையிலே நமது அரசு எடுத்துள்ள திட்டங்கள் மக்கள் நலனில் அக்கறைகொண்ட மக்களாட்சிதான் தற்போது நடந்துகொண்டு வருகிறது என்பதைத் தெள்ளத் தெளிவாகக் காட்டுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

“வருமுன்னர்க் காவாதான் வாழ்க்கை எரிமுன்னர்
வைத்தாறு போலக் கெடும்”

என்னும் வள்ளுவர் வாய்மொழிக்கேற்ப காலத்திலே அவசர சிகிச்சைக்காக Accident Trauma போன்ற அவசர சிகிச்சைப் பிரிவுகள் ஏற்படுத்துவதோடு விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கு இந்த அரசு சிறப்புக் கவனம் செலுத்தும் என்பது மிக மிக ஆறுதலான தேறுதலான நற்செய்தியாக இருக்கிறது அம்மாவின் ஆட்சியில்.

பெண்கள் இந்நாட்டின் கண்கள் என்பதை உலகிற்கு உணர்த்தும் வகையில் 5 இலட்சம் பெண்களை மேம்படுத்தும் வகையில் தொழில் முனைவர்கள் பயிற்சி அளிக்க உத்தரவிட்ட மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்குப் பெண் இனமே காலம் காலமாக தனது நன்றியினைக் காணிக்கையாக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

பெண்களின் உடல் ஆரோக்கியத்திற்காக விட்டமின் மாத்திரைகளை வழங்கும் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுக்குப் பெண் இனமே நன்றியினைத்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திருமதி சி. மல்லிகா] [2001 செப்டம்பர் 12]

நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆதிதிராவிட பள்ளி மாணவிகளுக்கு இலவச சைக்கிள், பட்ட மேற்படிப்பு வரை இலவசக் கல்வி வழங்கி, அந்த வகையில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் தனிப்பொருந்த தலைவியாய், மாண்புமிகு எங்கள் அம்மா விளங்குகிறார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), மேலும், பட்டதாரி ஆசிரியர்களுக்கு வயது வரம்பு 35 என்பதனைத் தளர்த்தி ஆணையிட்டுள்ள மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைப் பட்டதாரி ஆசிரியர் இனமே நன்றியோடு தலை வணங்குகிறது.

பிற்பகல் 12—25

கிராமப்புற மக்களின் வாழ்க்கையில் உடல் நலம் மேம்படும் வகையில் 38.5 பஞ்சாயத்து யூனியன்களில் அரசு மருத்துவமனை அமைக்க ஆணையிட்டுள்ளார் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆசிரியர் பெருமக்களின் வாழ்வில் ஒளியேற்றி வைத்துள்ளார் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள். விருப்ப இடமாற்றம் என்ற புதிய திட்டத்தின் மூலம் ஆசிரியர் பெருமக்களின் குடும்ப விளக்கு மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் என்று ஆசிரியர் பெருமக்கள் போற்றி மகிழ்கின்றனர்.

காவல் நிலையத்தைக் கண்டாலே பயந்து ஒடும் நிலையை மாற்றி இன்முகத்தோடு வரவேற்று அவர்களின் குறைகளைக் களைய வரவேற்பாளர் என்ற புதிய நடைமுறையினை உலகிற்கு அறிமுகப்படுத்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் தான். மேலும், மகளிருக்கு எதிராக இழைக்கப்படும் குற்றங்களுக்கு நீதி தவறாத நியாயம் வழங்கிட அனைத்து மகளிர் காவல் நிலையம் அமைக்க மூன்று கோடி ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது நமது அம்மா ஆட்சியில்தான் என்பதைப் பெருமிதத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மேலும், காவலர் வாரிசுகளுக்கு வேலைவாய்ப்பில் 10 சதவிகிதம் இட ஒதுக்கீட்டை அமல்படுத்திய மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைக் காவலர் குடும்பத்தினரின் குலவிளக்கு என்று போற்றி மகிழ்கின்றனர்.

. நீர் உயர நெல் உயரும், நெல் உயர குடி உயரும்' என்ற முதுமொழிக்கேற்ப தரிசு நில சீரமைப்புத் திட்டத்தினை அறிவித்த இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை விவசாயப் பெருமக்கள் மிகுந்த நன்றியோடு பாராட்டுகிறார்கள்.

இன்றைய இளைஞர்கள்தான் நாளை சமுதாயத்தின் முதுகெலும்பு. புகையிலை, பான்பராக் போன்ற தீய பொருட்களின் பழக்கத்தால்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திருமதி சி. மல்லிகா]

இவர்களின் எதிர்காலம் கேள்விக் குறியாகிறது. இதனைத் தவிர்க்க, தடுக்க, தடை விதிக்க சட்டமொன்றை இயற்ற நமது அரசு தீர்மானித்துள்ளது. இது மட்டற்ற மகிழ்ச்சி தரும் செய்தி. இந்தத் தீய அசுரர்களை ஒழித்தது நமது அம்மாவின் ஆட்சியில்தான்;

‘அன்னச்சத்திரம் ஆயிரம் வைத்தல்,

ஆலயம் பதினாயிரம் நாட்டல்,

அன்னயாவினும் புண்ணியங்கோடி-

ஆங்கோர் ஏழைக்கு எழுத்தறிவித்தல்’

என்ற பாட்டுக்கொரு தலைவன் பாரதியாரின் கனவை நினைவாக்கும் வகையில் அனைவருக்கும் தொடக்கக் கல்வி என்ற புதிய திட்டத்தின் மூலம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்தியாவிலேயே கல்வியில் சிறந்த மாநிலமாக தமிழகத்தை மாற்றிய மாண்புமிகு அம்மா அவர்களை அறிஞர்களும், சான்றோர்களும், பெரியோர்களும் வியந்து பாராட்டுகின்றனர். நாட்டு நலனே தனது நாடித் துடிப்பாக செயல்பட்டுவரும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எங்கள் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களைக் கடந்த கால ஆட்சியாளர்கள், டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் சொன்னது போல தீயசக்திகள், மாண்புமிகு அம்மா அவர்களை இந்தப் பேரவையில் 1989 மார்ச் 25ஆம் நாள் கொடுமைக்கு உள்ளாக்கினார்கள். என் போன்றவர்களுக்கு நெஞ்சமே வெடித்தது. நாட்டுக்காக, தனது உடல், பொருள், ஆவி அனைத்தையும் அர்ப்பணிக்கும் அம்மாவைக் கொடுங்கோலர்கள் இப்படிச் செய்திறார்களே என்று நான் மிகவும் வேதனை அடைந்தேன். அதுமட்டுமல்லாது கயவர்கள் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள்மீது லாரியை ஏற்றிக் கொலை செய்ய முயன்றனர். 28 நாள் கொடும் சிறையில் தள்ளினர். இதுபோல எண்ணற்ற கொடுமைகளையும், மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள்மீது சூது வலை பின்னி ஆட்சிப் பீடத்திற்கு வரக்கூடாது என்று சதி வலை பின்னினார்கள். ஆனால் மக்கள் தீர்ப்பின் மூலம் இன்று மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் தமிழகத்தின் முதல்வராய், இமயமாய் வீற்றிருக்கிறார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதையெல்லாம் பொருட்படுத்தாது, தமிழ்நாட்டின் ஏழைத் தாய்மார்களின் நலனிலே அக்கறைகொண்டு, தமிழகம் முன்னேற, தமிழ்ச் சமுதாயம் முன்னேற, தன்னை முழுமையாக ஆட்படுத்திக்கொண்டு இமைப்பொழுதும் சோராமல், கண் துஞ்சாமல், அனுதினமும், நாட்டு நலனையே கருத்தில்கொள்ளும் எங்கள் தியாகத் தாய் ஆட்சியில் தமிழகம் வெற்றிப் பாதையில் செல்வதைக் கண் முன்னே காண்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) குறைந்த காலத்தில், நிறைவான செயல் திட்டங்களைக் கண்டு உலகமே வியந்து பாராட்டுகிறது.

பிற்பகல் 12-30

எனது முசிறி தொகுதியில் மாண்புமிகு அம்மா அவர்கள் ஆட்சியில், பெண்கள் மேம்பாடு அடைய மகளிர் கலைக் கல்லூரி ஒன்றும், மகளிர் பாலிடெக்னிக் ஒன்றும், ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றும் அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் மாண்புமிகு அம்மா அவர்களிடம் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நிமிடத்திற்கு நிமிடம் மக்கள்தொகை அதிகரித்து வருகின்ற இக்காலத்தில், மகளிர் பிரச்சினைகளும் அதிகரிக்கின்றது. இதனைத் தடுக்க முசிறியில் மகளிர் காவல் நிலையம் ஒன்று அமைத்துத் தர வேண்டுமாய் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், காவல் நிலையத்தில் பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கை, ஒரு காவல் நிலையத்திற்கு 18 அல்லது 22 ஆக இருக்கின்றது. அதிலும் சில இடங்களிலே உள்ள அந்த வெற்றிடங்களைப் பூர்த்தி செய்து, பணிபுரியும் காவலர்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவது சாத்தியமெனில், அதனைச் செய்து தருமாறு பணிவன்புடன் அம்மா அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், நான் எனது தொகுதியில் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இட்ட ஆணையை தலையாய ஆணையாக ஏற்று, வாக்குகளை எப்படிச் சேகரிக்கச் சென்றிருந்தேனோ அதேபோல் தொகுதியில் நன்றிகூறச் சென்றிருந்தேன். எனது தொகுதியில் மண்ணச்சநல்லூரில் உள்ள அரசு பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி 2,000 மாணவிகளைக் கொண்ட அரசுப் பள்ளியாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. 1964-ல் தொடங்கப்பட்டு, 1989 ஆம் ஆண்டு மேல்நிலைப் பள்ளியாக உயர்த்தப்பட்டு, இன்று 2001-ல் மிகச் சிறந்த மகளிர் பள்ளியாக, திருச்சி மாவட்டத்திலேயே சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைப் பெருமையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்..

கடந்த நான்கு ஆண்டு காலமாக 12 ஆம் வகுப்பு, 10 ஆம் வகுப்புகளில் தேர்ச்சி விழுக்காடு 96 சதவீதமாக இருந்து வருகின்றது. ஆனால் அங்குள்ள பள்ளிகளுக்குக் கட்டட வசதி இல்லை. அங்கு 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. ஒரு நிமிடம், என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றிச் சொல்லிவிடுகிறேன். மிகுந்த நெருப்பலையின்மீது மோதி

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் மணியையே அடிக்கவில்லையே அம்மா?

திருமதி சி. மல்லிகா: நான் வெற்றியைப் பெற்று, எனது தொகுதியைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு இன்னும் 5 நிமிடங்கள் தருமாறு பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் நிறையேர் பேச வேண்டும், நீங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பள்ளியின் பின்புறத்தில் 1¼ ஏக்கர் இடம் உள்ளது. அதற்குப் பாதுகாப்புச், சுற்றுச் சுவர் இல்லாமல் இருப்பதனால் பள்ளி மாணவிகள் அதைப் பயன்படுத்த முடியாத சூழ்நிலை இருப்பதனால், சுற்றுச் சுவர் அமைத்துத் தருவதற்கும் அந்தப் பள்ளியில் கழிப்பறை ஒன்று அமைத்துத் தருமாறும் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா நீங்கள் பேச்சை முடித்துவிட்டீர்களா?

திருமதி சி. மல்லிகா: ஒரு நிமிடத்திலே பேச்சை முடித்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நன்றி கூறி பேச்சை முடியுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: எங்கள் பகுதியில் கோரை - தமிழ்நாட்டிலேயே பெரும் அளவிலே எங்கள் பகுதியில்தான் கோரை இருப்பதனாலே, எங்கள் பகுதியிலே கோரைப் பாய்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி மல்லிகா, அந்தக் கோரிக்கையையெல்லாம் எழுதி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடம் கொடுத்துவிடுங்கள்.

திருமதி சி. மல்லிகா: அம்மா அவர்களுக்கும், பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, எங்கள் அன்னையின் முன்னிலையில் எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கிடைத்ததை நினைத்து (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் மிகவும் ஆனந்தமும், சந்தோஷமும் அடைகிறேன் என்று பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

[2001 செப்டம்பர் 12]

9. தீர்மானம்

**ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசு நகரங்களில் நடத்தப்பட்ட
பயங்கரவாத தாக்குதல்**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை உறுப்பினர்கள் பலருடைய வேண்டுகோள், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய வேண்டுகோள் இவற்றை ஏற்று, பேரவையின் சார்பாக ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவரப்படுகிறது:

“நேற்றைய தினம் (11-9-2001) ஐக்கிய அமெரிக்க குடியரசின் தலைநகரான வாஷிங்டன், இரண்டு பெரிய நகரங்களான நியூயார்க் பென்சில்வேனியா ஆகியவற்றின்மீது பயங்கரவாதிகள் மிகப் பெரும் அளவில் தாக்குதல் நடத்தியிருப்பதை அடுத்து, அங்கு ஏற்பட்டுள்ள பெரும் அளவு மனித உயிர்கள் இழப்பு, ஏராளமான பொருள் சேதம் ஆகியவை குறித்து இப்பேரவை பெரும் அதிர்ச்சியும், ஆழ்ந்த வருத்தமும் கொள்கிறது. அந்நகரங்களில் உள்ள இந்தியர்களின், குறிப்பாக தமிழர்களின் நிலைமை குறித்து கவலைகொள்கிறது. இத்தகைய பயங்கரவாதம் எந்த உருவிலும் மனித நேயத்திற்கெதிராக வெற்றிகொள்ள இயலாது என்றும், அதை எல்லா நிலைகளிலும் இப்பேரவை வன்மையாகக் கண்டிக்கிறது.”

பிற்பகல் 12-35

இத்தீர்மானத்தை நிறைவேற்றும் வகையிலும், இன்னுயிரை இழந்தோருக்கு மரியாதை செலுத்தும் வகையிலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இரண்டு மணித் துளிகள் எழுந்து நின்று அமைதிக்காகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(உறுப்பினர்கள் அனைவரும் எழுந்து நின்று இரண்டு மணித் துளிகள் அமைதிகாத்ததன் மூலம் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பெற்றது)

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத்.

(மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கில் பேசினார்)

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கோபிநாத் அவர்களே, உங்களுடைய சுந்தரத் தெலுங்கு எங்களுடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சருக்கு மட்டும்தான் தெரியும். (சிரிப்பு).

(தொடர்ந்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கிலேயே பேசினார்)

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது,

(மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் தெலுங்கிலேயே உறுப்பினருக்கு வேண்டுகோள் விடுத்தார்கள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இப்போது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பேசியதும் உங்களுக்கு மட்டும்தான் தெரியும். (சிரிப்பு).

(தொடர்ந்து சிறிது நேரம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. கோபிநாத் தெலுங்கிலேயே பேசினார்)

***திரு. கே. கோபிநாத்:** அதேபோல, இப்போது இந்த Transport சம்பந்தமாக விஷயங்களைப் பேசுவதற்கு தெலுங்கிலேயே நிறைய விவரங்களை எடுத்துக்கொண்டு வந்தேன். ஆனால் அதைத் தமிழிலேயே மொழிபெயர்த்து மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களிடம் சமர்ப்பித்திருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

நமது மாநிலத்திலேயே மிக முக்கியமான, இன்னும் சொல்லப் போனால் உயிர்நாடியாக உள்ள துறை போக்குவரத்துத் துறை. மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடுவோமானால் நமது மாநிலம்தான் இத் துறையில் மிகச் சிறந்து விளங்குகிறது என்பதிலே சந்தேகமேயில்லை. தமிழ்நாட்டின் முலைமுடுக்குகளுக்கெல்லாம் கூட பேருந்தினை இயக்கி மக்கள் பயனடையச் செய்த ஆட்சி மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சி. சென்ற 1991-1996 ஆம் ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறை ஒரு சாதனையே படைத்தது. அதுபோன்ற சாதனையை மீண்டும் மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் படைக்க வேண்டும் என விரும்புகிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. கே. கோபிநாத்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பேருந்துப் போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு, தமிழ்நாட்டிலே 15,412 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பது மிகப் பெரிய விஷயம். கிட்டத்தட்ட இந்தப் பேருந்துகள் 63 இலட்சம் கி.மீ. தூரம், ஒரு கோடியே எழுபத்தி ஏழு இலட்சம் பயணிகளைச் சுமந்து செல்கின்றன என்ற தகவல் தமிழக மக்களுடைய வாழ்க்கையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர்த்துகிறது.

அதேநேரத்தில், மக்களுடைய வசதிகளை மையமாகக் கொண்டு செயல்படும் இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மொத்த இழப்பு ரூ.2,035.02 கோடி என்பது மிகவும் அதிர்ச்சி அளிக்கிறது. இதைவிட மிகப் பெரிய அதிர்ச்சி 1401 விபத்துகளில் 1706 உயிர்கள் பலியான தகவல்தான். இதற்காக எந்தக் காரணங்கள் சொன்னாலும் அதனை ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது. எந்தெந்த வகையிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது, எதனால் உயிரிழப்பு ஏற்படுகிற வகையில் விபத்துகளுக்குப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் உள்ளாகின்றன போன்ற தகவல்கள் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தாலும், அவற்றைச் சீர்படுத்தவும், நேர்மையான, கடமை உணர்வுமிக்க நிர்வாகம் நடைபெற என்னென்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பது பற்றியும் எந்தத் தகவலும் தெரிவிக்கப்படவில்லை.

பேருந்துப் போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதற்கு முன்பு தமிழ்நாட்டில் ஒருகில தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் எவ்வளவு சிறப்பாகச் செயல்பட்டன, எவ்வளவு இலாபம் ஈட்டியது என்பதை நாம் அறிவோம். அவர்களின் அணுகுமுறை, நிர்வாக மேலாண்மை, தொழில் ஈடுபாடு ஆகியவற்றில் 10% பின்பற்றியிருந்தால்கூட தற்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிலை இவ்வளவு சீர்கேடு அடைந்திருக்காது.

போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தம் எவ்வளவு அவசியமோ அதைப்போல தொலைநோக்குள்ள நிர்வாக அணுகுமுறையும் தேவை. தொலைநோக்குடனும், சிந்தனையுடனும் செயல்பட வேண்டியது மிக அவசியம். நமது கவனக் குறைவால் அல்லது அலட்சியத்தால் பலகோடி ரூபாயை நாம் இழந்து வருகிறோம் என்பதை இந்த அவையின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

உதாரணமாக, தமிழ்நாடு-கர்நாடக மாநிலங்களுக்கு இடையே பேருந்துப் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக முதல் வரைவு ஒப்பந்தம் 1-4-1973

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கே. கோபிநாத்]

அன்று கையெழுத்தானது. இந்தப் பிரிவின்படி ஒவ்வோர் ஆண்டும் இந்த ஒப்பந்தம் மறுபரிசீலனை செய்யப்பட வேண்டும். ஆனால் கடந்த 28 ஆண்டுகளாக புதிதாக எந்த அனுமதி தடமும் இந்த ஒப்பந்தத்தில் சேர்க்கப்படவில்லை. பேருந்துப் போக்குவரத்துக் கழகமும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களும் கர்நாடக மாநிலத்திற்குத் தேவையில்லாமல் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் வரி செலுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுவிட்டது. இவ்வொப்பந்தத்தை மறுபரிசீலனை செய்து முடிவு ஏதும் செய்யப்படாத காரணத்தால் இந்நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், மீண்டும் தமிழ்நாடு-கர்நாடக அரசுகளிடையே ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தை உருவாக்கி அதன்மூலம் நமது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமும் தனியார் போக்குவரத்து உரிமையாளர்களும் கர்நாடக அரசுக்குச் செலுத்துகின்ற வரியினை இரத்து செய்ய ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

அதேபோல கனரக வாகனங்களை நமது அண்டை மாநிலங்களான பாண்டிச்சேரியிலும், பெங்களூரிலும் வாங்கவே நமது மாநில மக்கள் விரும்புவதற்குக் காரணம் விலை குறைவாகவும், வரி குறைவாகவும் இருப்பதுதான். நுழைவு வரியாக கர்நாடகத்தில் வசூலிப்பதில்லை. கனரக வாகனங்களுக்கு நமது மாநிலத்தில் காலாண்டு வரியாக ரூ.4,300 செலுத்துகிறோம். ஆனால் பெங்களூரில் ரூ.2,940 மட்டுமே வசூலிக்கப்படுகிறது. இவையெல்லாம் நமது மாநிலத்திற்கு வர வேண்டிய ரூபாய், வெளி மாநிலத்திற்குச் செல்கிறது.

நமது மாநிலத்தின் 'Maxi Cab' (13-seater), 'டெம்போக்கள்' மிக அதிக அளவில் நமது போக்குவரத்துக் கழக வருவாயினைப் பாதிக்கின்றன என்பது உண்மை. அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து அல்லது மாற்று ஏற்பாடுகளைச் செய்து இழப்பினைத் தவிர்க்கலாம்.

குறித்த நேரத்தில் பேருந்துகளை இயக்காதது, பேருந்துகளைச் சரிவர பராமரிக்காதது, ஓட்டுனர், நடத்துனர்களின் பொறுப்பின்மை போன்றவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டமடையக் காரணமாகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் 'சிறப்புப் பேருந்து'களைத் தேவைக்கு அதிகமாக இயக்குவதைக் குறைக்க வேண்டும். 'ஊக்கத்தொகை' கிடைப்பதால் தேவைக்கு அதிகமாக இயக்கப்படுகின்றன. ஆனால் பயணிகளின் எண்ணிக்கை சீராக இருப்பதில்லை.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. கே. கோபிநாத்][2001 செப்டம்பர் 12]

அலுவல் செலவினங்களைக் குறைக்க கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருவதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளதை வரவேற்கிறேன். பணியாளர் எண்ணிக்கையில் உயர்வு இல்லையாயினும் நிர்வாகச் செலவு 2000-2001-ல் ரூ.1,316 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது எனத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்ற தி.மு.க. ஆட்சியின்போது சேலம் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றிய 138 ஊழியர்கள் பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளார்கள். அவர்கள் அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்சியில் பணியமர்த்தப்பட்டவர்கள் என்ற காரணமா? அவர்கள் முறையாக மாவட்டத் தொழிலாளர் ஆணையாளர், உயர் நீதிமன்றம், உச்ச நீதிமன்றம் மூலம் தங்களுக்குச் சாதகமான தீர்ப்பினைப் பெற்றும் உச்ச நீதிமன்ற ஆணையைக் கடந்த தி.மு.க. அரசு செயல்படுத்தி அவர்களை மீண்டும் பணியில் சேர்க்க எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. ஐ.என்.டி.யு.சி தொழிற்சங்கத்தைச் சார்ந்த அந்தத் தொழிலாளர்களை மீண்டும் பணியில் அமர்த்திட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணையிடுமாறு வேண்டுகிறேன்.

பயணிகள் நலனை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கவனத்தில்கொள்ள வேண்டும். மாநகரப் போக்குவரத்தை நம்பியிருக்கும் பயணிகள் படும்பாடு சொல்லிமாளாது. பயணிகளை அலட்சியமாக நடத்தும் போக்கினை பேருந்து ஊழியர்கள் மாற்றிக்கொள்ள வேண்டும். புதியதாக உருவாக்கப்பட்ட கிருஷ்ணகிரி மாவட்டத்திற்கான வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தினை ஓசூரில் அமைத்திட வேண்டுகிறேன். பிரிக்கப்படாத தரும்புரி மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் ஓசூரில் அமைத்திட முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அதற்கான இடமும் தேர்வு செய்யப்பட்டது. போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் ஈட்டித் தரும் பல நிலைகள் ஓசூரில் அமைந்துள்ளதால் ஓசூரிலேயே இந்த அலுவலகத்தை அமைத்திட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவிட அன்புடன் வேண்டுகிறேன்.

பராமரிப்பு வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், நன்னடத்தை வாரம் என்று இயல்பாகவே அமைய வேண்டிய நடவடிக்கைகளுக்கெல்லாம் அதை வலியுறுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுவிட்டது. அவற்றை அர்த்தமுள்ளவைகளாக்க போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தங்களை இவ்வரசு கொண்டுவர வேண்டுகிறேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கே. கோபிநாத்]

தமிழ்நாட்டில் 54 அரசு நிறுவனங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக தலைமை கணக்குத் தணிக்கை அதிகாரியின் (Comptroller and Auditor General of India) அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. அவற்றுள் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்று. 1999-2000 ஆண்டில் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு சராசரி ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ.12.19 செலவாகிறது. ஆனால் கிலோ மீட்டருக்கு ரூ.10.82 மட்டுமே வரவு வருகிறது.

இதற்கு முக்கிய காரணமான MaxiCab என்ற 13 இருக்கைகள் கொண்ட சிறுராந்தி. சில தனியார் சட்டவிரோதமாக இயக்கும் இந்த மேக்சி கேப்களினால் கிட்டத்தட்ட 9 அரசுப் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளுக்கு ரூ. 43.34 கோடி இழப்பு ஏற்படுகிறது. எனவே மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் இதனைக் கருணையுடன் பரிசீலித்து ஆவன செய்ய வேண்டுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக இப்போது நமது போக்குவரத்துத் துறை நட்டத்திலே இருக்கிறது. அதாவது 2035.05 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு இப்போது நட்டம் இருப்பதாக நமக்குத் தரப்பட்ட குறிப்புக்களிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக 1401 விபத்துகள், அந்த விபத்துகளிலே 1706 மனித உயிர்கள் போயிருக்கின்றன. இது எந்தமாதிரி ஆகியிருக்கிறது. இது எதனால் ஆனது என்று இந்தக் குறிப்பிலே நீங்கள் குறிப்பிடவில்லை. அதேபோல, தனியார் நிர்வாகத்தில் இப்போது single bus operators எல்லாம் நிறையபேர் இருக்கிறார்கள். அந்த single bus operators ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு ரொம்ப நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். சந்தோஷமாக இருக்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் அவர்கள் அந்த வண்டியின் மேலே காட்டுகிற அக்கறைதான். ஆனால் அந்தத் தனியார் பஸ்காரர்கள் காட்டுகிற அக்கறையில் குறைந்தபட்சம் 20 சதவீதத்திற்கும் குறைவாக நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களில் காண்பித்தால்கூட நன்றாக இருக்கும். எதனாலே இந்த மாதிரி நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்று எனக்குப் புரியவில்லை.

பிற்பகல் 12-40

குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், நாம் நஷ்டம், நஷ்டம் என்கிறோம். விசேஷமாக Trucks 10 சக்கர லாரிகள் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரை 13 சதவிகிதம் நாம் Sales Tax கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் அண்டை மாநிலங்களான பாண்டிச்சேரி, கர்நாடகா இங்கெல்லாம்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. கே. கோபிநாத்] [2001 செப்டம்பர் 12]

Sales Tax ரொம்ப குறைவாக 4 சதவிகிதமாக இருக்கிறது. பெங்களூரிலே Central Office (ஆர்.டி.ஓ) என்ற ஒரு ஆபீஸ் இருக்கிறது. அந்த R.T.O. ஆபீசில் போய்ப் பார்த்தோம் என்றால் கிட்டத்தட்ட 1800-லிருந்து 2000 லாரிகளை நம்முடைய தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள் அங்கே Register பண்ணி இருக்கின்றார்கள். காரணம், அங்கே ரொம்ப குறைவான வரியாக 4 சதவிகிதம்தான் இருக்கிறது. கர்நாடகாவிலே 4 சதவிகிதம்தான். பாண்டிச்சேரியிலும் 4 சதவிகிதம்தான். ஆனால் தமிழ்நாட்டிலே மட்டும் 13 சதவிகிதம் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த 13 சதவிகிதத்தை நாம் fix பண்ணியதினாலே தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற Operators, பெருவாரியான Operators 70-லிருந்து 80 சதவிகிதம் லாரி மற்றும் Trucks Operators கர்நாடகாவிலேயும், மிசோராமிலேயும், நாகாலாந்திலேயும் வண்டிகள் வாங்கி அங்கேயே போய் Register பண்ணியிருக்கிறார்கள். அதேபோல அங்கே Register பண்ணுவதால் 4 சதவிகிதம் Tax நமக்கு நஷ்டம் ஆகிறது. அதேபோல், காலாண்டுக்கு 4,300 ரூபாய் நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே ஒரு லாரிக்கு Tax இருக்கிறது. ஆனால் கர்நாடகாவிலே Tax ரொம்ப குறைவு. 3,800 ரூபாய்தான் இருக்கிறது. ஒரு காலாண்டு 4,300 ரூபாய் இந்த வண்டிகளுக்கு என்றால் ஒரு வருடத்திற்கு 17,200 ரூபாய் Tax we are losing. 17,200 ரூபாய் Road Tax மூலமாக நாம் நஷ்டப்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம். அந்தமாதிரி கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் கிட்டத்தட்ட வருடத்திற்கு சராசரி 30, 35 கோடி ரூபாய் நாம் நஷ்டப்படுகிறோம். 13 சதவிகிதம் நாம் fix பண்ணினால் ஒரு லாரிக்கு, பக்கத்து மாநிலத்தோடு நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் 40,000 ரூபாய் கூடுதலாகத் தெரிகிறது. 40,000 ரூபாய் கூடுதலாகிறது என்று நினைத்து, இந்த 13 சதவிகிதத்தைக் குறைக்கவில்லை என்றால் 30 கோடி ரூபாய் ஒரு வருடத்திற்கு நஷ்டமாகிறது.

அதேபோல 1973-ல் முதல் வரைவு ஒப்பந்தம் (Reciprocal Agreement) கர்நாடகாவிற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையே நாம் போட்டிருக்கிறோம். 1973-ல் போட்டது, 20 வருடமாக அந்த Agreement-ஐப் பொறுத்தவரைக்கும் ஒவ்வொரு வருடமும் அதை நீட்டிக்க வேண்டும். 1973-லிருந்து அந்த வரைவு ஒப்பந்தத்தை நாம் நீட்டிக்காததினாலே, நம்முடைய போக்குவரத்து வண்டிகள் கர்நாடகாவிற்குப் போவதால், ஆயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய் இதுவரை நாம் tax மூலமாக கர்நாடகாவிற்கு கொடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். தயவுசெய்து இந்த வரைவு ஒப்பந்தத்தை Trucks-ஐ பொறுத்தவரை இந்த வரியைக் குறைக்கிற மாதிரி செய்தால், நமக்கு நிறைய

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. கே. கோபிநாத்]

வருவாய் வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் வர இன்னொரு காரணம், major disadvantage என்னவென்றால், மாக்கிசேப் மற்றும் டெம்போக்கள் நிறைய உபயோகப்படுத்துவது. நம்முடைய போக்குவரத்தின் மூலமாக குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் போக முடிவதில்லையாதலால், மேக்கிசேப்பிலும் மற்றும் டெம்போக்களிலும் நிறைய பயணிகள் பயணம் செய்கிறார்கள். சமீபத்தில் 9-9-2001 தினமணி பத்திரிகையிலேகூட இதைப்பற்றித் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

(உறுப்பினர் தெலுங்கில் உரையாற்றினார்)

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள், R.T.O., M.V.I-ல் இவர்கள் எல்லாம்கூட மேக்கிசேப்பைப் பிடிப்பதாக இருந்தால் once in a blue-moon-ல் பிடிக்கிறார்கள். அப்படிப் பிடிக்கும்போது அவர்களுக்கு ரொம்ப குறைவான தண்டனையைக் கொடுக்கிறார்கள். ஒரு மேக்கிசேப் வண்டியை wireless staff கண்டுபிடித்தால் தண்டனை 1,000 ரூபாய், 900 ரூபாய் என்றுதான் fix பண்ணுகிறார்கள். அந்த மேக்கிசேப்பும் சரி, டெம்போவும் சரி, ஓடுவதை நாம் M.V.I மூலமோ அல்லது R.T.O. மூலமோ தடுத்து, அதற்குண்டான major punishment கொடுத்தால், கண்டிப்பாக இந்த மேக்கிசேப் எல்லாம் ஓடுவது குறைந்து போய்விடும்.

பிற்பகல் 12-45

அதேபோல, இந்த அவையிலே பேசும்போது பெரியவர் அப்துல் லத்தீப் சார் அவர்கள் ரொம்பத் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். தனியார் போக்குவரத்தாக இருந்தபோது இலாபம் இருந்தது. அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டதற்குப் பிறகு இலாபம் குறைந்துவிட்டது. அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் பெரியவருக்கு என்ன தெரிவிக்கிறேன் என்றால், என்னுடைய தமிழில் தவறு இருந்தால் தயவுசெய்து என்னை மன்னித்துவிடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மிகவும் உன்னிப்பாக பார்க்கிறார்கள். வண்டிக்கு வாங்குகின்ற பொருளாக இருந்தாலும் சரி, உதாரணத்திற்கு டயரை எடுத்துக்கொண்டால், சிறிய அடிபட்டாலும் நம்முடைய கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தவரையில் அதை Reject செய்து வெளியே அனுப்பிவிடுவார்கள். ஆனால் தனியார் நிர்வாகத்தினர் பஸ் ஓட்டும்போது

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. கே. கோபிநாத்] [2001 செப்டம்பர் 12]

டயரில் சிறிய அடிபட்டாலும் அந்த டயரை ரிப்பேர் செய்து, அந்த டயரை மறுபடியும் rebuild செய்து வண்டியில் போட்டு ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் இலாபத்தை ஈட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் நமக்கு ஏற்படுகின்ற நட்டத்திற்குக் காரணம், நம்மிடம் இருக்கின்ற அதிகாரிகளானாலும் சரி, அங்கே வேலை பார்ப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, இந்தப் பொருள் நம்முடையது - that belongs to ours - என்று யாருமே நினைப்பது மிகவும் குறைவு. ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வண்டி breakdown-ஆனால் உடனடியாக அதை attend செய்வதில்லை. இன்று காலை breakdown-ஆன வண்டி அடுத்தநாள் காலை வரை அங்கேயே நிற்குகொண்டிருக்கும். தனியாரைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு இடத்தில் வண்டி breakdown ஆகிறது என்றால், அடுத்த நிமிடத்தில் அதற்குண்டான நடவடிக்கையை எடுத்து ஒரு மணி நேரத்தில் அல்லது இரண்டு மணி நேரத்தில் வண்டியை அங்கேயிருந்து வெளியே அனுப்பிவிடுவார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: (மணியடிக்கப்பெற்றது) இரண்டு நிமிடங்களில் உங்கள் உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. கே. கோபிநாத்: Hon'ble Speaker Sir, Bell அடித்த உடனே எனக்கு little bit of shake, நான் என்ன சொல்ல வந்தேனோ அதை மறந்துவிட்டேன். I am extremely sorry. என்னுடைய வண்டி breakdown ஆகிவிட்டது. (சிரிப்பு) நான் அடுத்து என்னுடைய தொகுதிப் பிரச்சினைக்கு வந்துவிடுகிறேன்.

அம்மா அவர்கள் தாய்ப் பாசத்தோடு எங்களுடைய மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். That belongs to Krishnagiri. என்னுடைய தொகுதி ஓசூர், ஆனால் நான் கிருஷ்ணகிரியில் இருக்கிறேன். நாங்கள் பார்டரில் இருக்கிறோம். Transport Department Head office, R.T.O. office ஏற்கெனவே தருமபுரி மாவட்டத்தில் இருக்கும்போது, இரண்டாவது R.T.O. அலுவலகத்தை ஓசூரில் ஆரம்பிப்பதற்காக முயற்சிகளை எடுத்தார்கள். அதற்குத் தகுந்த இடம் எல்லாம்கூட பார்த்தார்கள். ஆனால் எதிர்பாராத விதமாக அது நடக்கவில்லை. ஆகவே, தயவுசெய்து அம்மா அவர்கள் அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும். (தெலுங்கில் உரை நிகழ்த்தினார்)

பிற்பகல் 12-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 21 கார்ப்பரேஷன்களை, 7 கார்ப்பரேஷன்களாக மாற்றுவதற்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற நடவடிக்கையை நாங்கள் வரவேற்கின்றோம். அதே நேரத்திலே நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், அண்டை மாநிலங்களான ஆந்திரப்பிரதேசம், கர்நாடகம், கேரளம் போன்ற மாநிலங்களில் எல்லாம், மாநிலத்திற்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன்தான் இன்றைக்குச் செயலாற்றிக்கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாநிலத்திலே கூட, மின்சார வாரியம் ஒரு வாரியம் என்ற முறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோல, ஒரு கழகம் என்ற முறையிலே ஏற்படுத்துவதாக இருந்தால், எங்களுடைய கணக்குப்படி 126.00 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு இலாபத்தை ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியும் என்று நாங்கள் நினைக்கிறோம். ஏனென்றால், இந்த 21 கார்ப்பரேஷன்கள் என்று சொல்கின்ற நேரத்திலே, அதற்கு 21 போர்டுகள், அந்த போர்டுகளுக்கு ஒரு வருடத்தில் 100 meetings நடக்கின்றன. அந்த அளவிற்கு அதற்குச் செலவாகிறது. அதற்கு 21 M.D.-க்கள், அதற்கு மேலே அதிகாரிகள், இப்படிப்பட்ட நிலைகள் எல்லாம் இருப்பதன் காரணமாக, அதிகமான செலவு வருகிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கலாம். ஆகவே இந்த 7 கார்ப்பரேஷன்கள் என்பதை ஒரு கார்ப்பரேஷன், அதாவது மாநில ரீதியாக ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற நிலைக்குக் கொண்டு செல்வதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதன் காரணமாக பல வரிகள், இந்தக் கழகங்கள் கொடுக்க வேண்டிய வரிகளைக்கூட நாம் பாதுகாத்துக்கொள்ள முடியும். அதன் வழியாகவும் ஒருசில சேமிப்புகளை ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியும். ஆகவே அதைப்பற்றிப் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு 8000 பஸ்கள், அதாவது நம்முடைய கணக்குப்படி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற மொத்த பேருந்துகளிலே, 8000 பேருந்துகள் இன்று competition-ஐ face செய்துகொண்டிருக்கின்றன. இந்தப் போட்டித் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். அதிலே இந்த Inter State Corporation-களுக்குள்ளேயே அல்லது இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களில் போட்டி நிலவுகிறது. ஏற்கெனவே மதுரையிலே இருக்கிற கார்ப்பரேஷன், நாகர்கோவிலிலே

இருக்கிற கார்ப்பரேஷன், திருநெல்வேலியில் இருக்கிற கார்ப்பரேஷன் எல்லாம், ஒரே வழித்தடத்திலே பேருந்துகளை விடுவதன் காரணமாக அவர்களுக்குள்ளேயே போட்டி ஏற்படுகிறது. இதன் காரணமாக ஒரு unhealthy situation இன்றைக்கு உருவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். ஒரு கழகம் ஒரு வழித்தடத்திலே பேருந்துகளை ஓட்டுகிற நிலை வந்தால், இப்படிப்பட்ட unhealthy competition உருவாவது தடுக்கப்பட்டு, அதன் வழியாக ஒரு வருவாயை ஏற்படுத்திக் கொள்வதற்கும் முடியும். அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல், இன்றைக்கு இப்படிப்பட்ட unhealthy competition வருவதன் காரணமாக விபத்துகளும் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே இந்த விபத்துகளையும் தடுக்க முடியும். இன்றைக்கு ஓட்டுனர்களையும், அதேபோன்று நடத்துனர்களையும் பொறுத்த அளவிலே அதிகமான வேலைபளு கொடுப்பதினால் இப்படிப்பட்ட விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நம்முடைய பேருந்துகளைப் பொறுத்த அளவிலே, இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற கணக்கு 1000-க்கும் அதிகமான பேருந்துகளை replace பண்ண வேண்டுமென்ற முறையிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு இருக்கிற யதார்த்தமான நிலையைப் பார்த்தால், நான் யாரையும் குறை சொல்வதற்காகச் சொல்லவில்லை. இன்றைக்கு பல கிராமங்களிலே செயல்படுகிற பேருந்துகளிலே பயணம் செய்ய முடியாத அளவிற்கு, மழைக் காலங்களில் வண்டிக்குள்ளேயே நனைக்கக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதன் காரணமாக தனியார் பேருந்துகளை மக்கள் விரும்புகிற நிலை ஏற்படுகிறது. நம்முடைய State Express Transport Service-ஐப் பொறுத்தவரையிலே, நம்பிக்கையோடு, இன்றைக்கு மக்கள் பயணம் செய்வது என்கிற நிலை இல்லை. ஏற்கெனவே ஒரு காலத்திலே அதிகமான வருமானத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருந்த State Express Transport Corporation-ஐ மக்களுக்கு நம்பிக்கை ஊட்டக்கூடிய முறையிலே, பயணிகளை attract பண்ணக்கூடிய, ஆதரிக்கக்கூடிய முறையிலே, efficient-ஆக நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆம்னி பஸ்கள்/ மினி பஸ்கள். மினி பஸ்களைப் பொறுத்த அளவிலே, R.T.O.-க்கள் அந்த மினி பஸ்களை check பண்ணுவது இல்லை. அந்த மினி பஸ்காரர்கள் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற உள்நாட்டு வழித்தடங்களில் அவர்கள் போவது இல்லை. நம்முடைய Policy Note-லே அது சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதைத்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தடுக்க வேண்டியது யார், அந்த R.T.O.-க்கள் என்ற அதிகாரிகள். அவர்கள் அதைச் செய்வதே இல்லை. அதிலே அவர்கள் மெத்தனமாக இருப்பதன் காரணமாக, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு பெரிய இழப்பை, நட்டத்தை இன்றைக்குச் சந்திக்கின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல, நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், இன்றைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலிருந்து ஒட்டுமொத்தமாக கிடைக்கப்பெற்ற தகவலின்படி பார்த்தால் 3500 பேருந்துகளை நாம் replace பண்ணினால்தான், இந்தப் பேருந்துகள் ஒழுங்காக மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய நிலை ஏற்படும். ஆகவே அதற்கு 500 கோடி ரூபாய் இன்றைக்குத் தேவைப்படுகிறது. 165 கோடி ரூபாயை compensate பண்ணுவது என்று அரசால் முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்கிற அதே நேரத்திலே இதை 500 கோடி ரூபாயாக மாற்றிக்கொள்வதற்கு என்ன செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும். இன்று நம்முடைய பேருந்துகளுடைய தரம் உயர்ந்தால்தான், அதனுடைய பயன் அதிகமாக்கப்பட்டால்தான் மக்களும் அதிகமாகப் பயணம் செய்கிற நிலை ஏற்படும். இரண்டு கோடி மக்கள் இன்றைக்குப் பயணம் செய்கிறார்கள். அதை நாம் உயர்த்துகின்ற நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-55

அதேபோன்று, இந்த R.T.O.-க்களைப் பொறுத்த அளவிலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குக்கூடத் தெரியும். நாங்களெல்லாம் நாகர்கோவிலிலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள். நாகர்கோவிலிலே அரசுப் பேருந்து நிலையத்திற்கு முன்னாலேயே தனியார் பேருந்துகளைக் கொண்டுவந்து நிறுத்தி, அரசுப் பேருந்துகளிலே ஏறுவதற்குச் செல்லக்கூடிய பயணிகளைப் பிடித்து இழுத்துக் கொண்டுவந்து, தனியார் பேருந்துகளிலே ஏற்றுகிறார்கள். காவல் துறை அதிகாரிகளும், அதேபோல இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளும் அதைப் பார்த்து, எந்த நடவடிக்கையும் எடுப்பதில்லை. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

இன்னொன்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, Wage settlement பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். Wage settlement பற்றிச் சொல்கிற நேரத்தில், சென்ற அரசு அல்லது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு, அதிகம் கொடுத்தார்களா; அதிகம் பிடுங்கினார்களா என்பது இன்றைக்குத்

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

தொழிலாளர்கள் நிலையிலே பெரிய விவாதப் பொருளாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. 1974-லே ஜப்பான் திட்டம் என்று சொல்லி, அன்றைக்கு தொழிலாளிகளுடைய பல உரிமைகளைப் பிடுங்கினார்கள். அதற்குப் பிறகு, சென்ற தடவை settlement நேரத்திலே, அரசு ஊழியர்களுக்கு இணையான சம்பளம், மின்சார வாரியத்திலே இருக்கிறவர்களுக்கு இணையான சம்பளம் என்றெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டு, அந்தத் தொழிலாளிகளுக்கு ஏற்கெனவே இருந்த பல சலுகைகளைப் பிடுங்கினார்கள். அதாவது, அவர்களுக்கு இருந்த injury leave, அதைப் பிடுங்கினார்கள். Special Medical leave, அதைப் பிடுங்கினார்கள். அதேபோன்று, leave-ஐச் சேர்த்துவைத்து, 100 நாட்கள், 120 நாட்கள் சேர்த்து வைத்து, அதைக் காசாக்குகிற வசதி ஏற்கெனவே இருந்தது. அதையும் பிடுங்கினார்கள். அப்படி தொழிலாளிகளுடைய பல பெரிய உரிமைகளைப் பிடுங்கியதற்குப் பிறகு ஏதோ, ஒரு சிறிய ஊதிய உயர்வைக் கொடுத்தார்கள். ஆகவே இன்று என்ன கேள்வி என்றால், இவர்கள் அதிகம் கொடுத்தார்களா அல்லது வாங்கினார்களா என்பது. இன்றைக்கு பென்ஷன் என்று சொல்லி, ஆசை வார்த்தை காட்டினார்கள். என்ன நடந்திருக்கிறது? பென்ஷனைப் பொறுத்த அளவிலே, அவர்கள் சொன்ன அளவிற்கு பென்ஷன் கொடுக்கவில்லை. அதற்கு மேலே Trust register பண்ணவில்லை. இன்று அதற்குத் தேவையான I.T. exemption வாங்கவில்லை. அதற்கு மேலே ஏற்கெனவே தொழிலாளர்கள் Provident Fund-நிதியிலே இருந்துகொண்டிருக்கிற 304 கோடி ரூபாயையும் திருப்பி வாங்கவில்லை. இப்படி இன்றைக்கு... (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் இரண்டு நிமிடம். பென்ஷனும் தொழிலாளிகளுக்குக் கிடைக்காத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்று தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே, ஏற்கெனவே அரசிலே வேலை செய்த போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் G.O. 378 என்பது இன்னும் settle பண்ணப்படாமல் இருக்கிறது. ஏராளமானவர்கள் இன்றைக்கு பென்ஷன் கிடைக்கப்பெறாமல், பென்ஷன் கிடைக்குமா, என்ன என்பதுகூட தெரியாமல் ஒரு திட்டவட்டமான முடிவு எடுக்காத நிலை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, இன்று போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவிலே, குமரி மாவட்டத்திலே பழைய போக்குவரத்து இலாகா இருந்தது. அதனாலே அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கிற ஏராளமான தொழிலாளிகள் இன்றைக்கு பென்ஷன் கிடைக்காமல்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதைத் தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். Maintenance-ஐப் பொறுத்த அளவிலே, இன்று ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், Maintenance என்பது, போக்குவரத்துத் தொழிலில் முன்தடுப்புப் பராமரிப்பும், அன்றாட பணிமனை கவனிப்பும் மிகவும் முக்கியமானதாகும். இது கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் படிப்படியாக சீர்கெட்டுவிட்டது; போதுமானதுமான, தரமானதுமான உதிரி பாகங்களை வாங்க வேண்டும். பராமரிப்புப் பணிக்குப் போதுமான தொழிலாளர்களை அமர்த்த வேண்டும். பராமரிப்பதற்கான கருவிகள்கூட முறையாக இல்லை என்பது வேதனையான விஷயம்.

பிற்பகல் 1-00

நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த அளவிலே ஏற்கெனவே தண்டனை என்று வருகின்ற நேரத்திலே அவர்கள் நீதிமன்றத்திற்குப் போய் சில தீர்ப்புகளைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். அந்தத் தீர்ப்புகளைக்கூட நம்முடைய கழக நிருவாகங்கள் அமல்படுத்துவதில்லை. தொழிலாளிகளுக்குச் சாதகமான தீர்ப்புகள் வருகிற நேரத்திலே அது நடைமுறைப்படுத்தப்படாமல், சேலம், கும்பகோணம் போன்ற இடங்களில் எல்லாம் இதுபோன்ற நிலை நிறைய இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

அதேபோன்று நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, ஏற்கெனவே ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. உதாரணமாக கோதையாறிலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு பஸ் இருந்தது. அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோன்று ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருந்த வழித் தடங்களில் நிறுத்தப்பட்ட பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேபோன்று ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது, குடும்பம் என்பதற்கு—அதாவது, Medical facilities போன்றவற்றிற்கெல்லாம் – விளக்கம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஏற்கெனவே தாய்-தகப்பனாருக்கு வைத்திய உதவி கிடைக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோன்று மற்ற சலுகைகள் கிடைக்கப்பட்டிருந்தன. ஆனால் குடும்பம்-Family என்பதற்கான Definition-லே இவர்கள் தாய்-தகப்பனார் இல்லை என்று சொல்லி அந்தச் சலுகை, நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதனை மாற்ற வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

அதேபோல நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், இந்தத் தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே தொழிலாளிகளுக்கு தனியார் பேருந்துகளில் இப்போது இலவச பஸ் பாஸ் என்பது இல்லை. அரசுப் பேருந்துகளில் மட்டும்தான் உண்டு. தனியார் பேருந்துகளிலும் இந்த இலவச பஸ் பாஸ் திட்டத்தை அமல்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

இன்னொன்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புவது என்னவென்றால், அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எண்ணெய் நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறுகின்ற டிசலுக்கு வசூலிக்கின்ற விற்பனை வரி II சதவிகிதம் என்பதற்கு மாநில அரசு விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டும். அப்படி இருந்தால்தான், அந்தக் கார்ப்பரேஷன்கள் function செய்ய முடியும்.

அதேபோன்று பேருந்துகளுக்குத் தேவையான உதிரி பாகங்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலைகளை நாமே ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடியுமா என்பதையும் அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆட்டோ தொழிலாளிகளைப் பொறுத்த அளவிலே, அவர்களுடைய பிரதிநிதிகளுடனும் Consumer Forum-களுடனும் விவாதித்து அல்லது negotiate செய்து ஆட்டோக்களுக்கு Rate Fix செய்ய வேண்டும். ஒவ்வொரு ஆட்டோக்காரரும் அவர்களின் விருப்புவெறுப்புகளுக்குத் தகுந்த அளவிலே Auto Fare வாங்கக்கூடிய ஒரு நிலை இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அது மாற்றப்பட வேண்டும்.

அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் சொல்கின்ற ஒன்று, சில வாடகைக் கார்கள்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: ஒரு நிமிடத்திலே பேசி முடித்துக் கொள்கின்றேன். வாடகை டாக்சிகளைப் பொறுத்த அளவிலே கருப்பு-மஞ்சள் நிறத்தினை மாற்ற வேண்டும் என்று கோரிக்கை வரப்பெற்றிருக்கிறது. அதாவது, அப்படிப்பட்ட கலர் அடித்திருக்கின்ற அந்த வாடகை வண்டிகளிலே மக்கள் ஏறுவதற்கு மறுக்கின்றார்களாம். ஆகவே அதைப் பற்றி அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி
2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

அதேபோன்று டெம்போ வேன்களில் 15 பேர் இருக்கைகள் என்று இருந்ததை கடந்த கால அரசு 12 இருக்கைகளாகக் குறைத்தது. அதையும் கொஞ்சம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, நான் என்ன சொல்ல விரும்புகின்றேன் என்றால், சுற்றுலா மையங்களைப் பொறுத்த அளவிலே இணைத்துக் கொள்ளக்கூடிய முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை விடவேண்டும். ஏற்கெனவே என்னுடைய மாவட்டத்திலே, கன்னியாகுமரியிலிருந்து பல சுற்றுலாத் தலங்களை இணைத்துக் கொண்டு பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன என்பது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே அந்தப் பேருந்துகளை மீண்டும் ஓட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பிற்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குப் பணிவான வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பினைத் தந்த தங்களுக்கு நன்றி.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் ஒரே கழகமாக அமைக்கப்படும் என்று நிதிநிலை அறிக்கையிலே அறிவிப்பு செய்திருக்கின்ற மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு தமிழக அரசுக்கும், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே பாராட்டுகளைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம். 21 கழகங்களை ஒரே கழகமாக இணைப்பதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பதை நாங்கள் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வலியுறுத்திச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றோம். இதிலே 7 மண்டலங்களாக அமைக்கப்படும் என்று கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 7 மண்டலங்களாக அமைக்காமல் இதை ஒரே கழகமாக அமைப்பதன் மூலம்தான் அனைத்து நிருவாகச் செலவுகளைத் தவிர்க்க முடியும். ஏழு மண்டலங்களாக அமைப்பதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை என்று சொன்னால், அதிலே ஒரு மாறுதலைச் செய்துகொள்ளலாம். அதற்குத் தனியாக M.D., G.M. என்ற அளவிலே போடாமல், அதை ஏழு கிளைகளாக வேண்டுமானாலும் நிருவகிக்கலாம். அப்படி நிருவகிப்பதன் மூலமாக

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. வை. சிவபுண்ணியம்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பெரிய அளவிலே பொருள் செலவு இல்லாமல், அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை அதிகமாக இல்லாமல், இந்தச் செயல்பாட்டைச் சரி செய்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. அப்படி அரசு இதைச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-05

குறிப்பாக, ஆந்திரா, கர்நாடகம், கேரளா மாநிலங்களில் எல்லாம் இப்படி ஒரே கழகமாகத்தான் செயல்படுகிறது. அதை நாம் முன்னுதாரணமாக எடுத்து செயல்படுத்தலாம். குறிப்பாக, அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை குறைக்கப்படுகிறது. இப்போது கூட, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பார்த்தால் பல இடங்களிலே உயர் போலீஸ் அதிகாரிகளே அதற்கு நியமனம் செய்கிற போக்குகள் இருக்கின்றன. அப்படிச் செய்வதிலே எனக்குக் குறைபாடு ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் அதற்கு உரிய அதிகாரிகளைப் போடுவதற்கும் உயர் போலீஸ் அதிகாரிகளைப் போடுவதற்கும் ஏற்படுகிற அந்த சம்பள இடைவெளியைப் பார்த்தால் அதிகமான கூடுதல் நிதிச் சுமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இவற்றையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுக்கலாம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக, இந்தத் துறையிலே பல்வேறு காரியங்களை அரசியல் நிர்ப்பந்தங்களுக்கு உள்ளாக்காமல் உறுதியான நடவடிக்கையை எடுத்திருப்பதை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி வரவேற்கிறது. அதிலே மேலும் உறுதியாக இருந்து சிறப்பாகச் செயல்பட வேண்டுமென நான் தங்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக, கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே பென்ஷன்தாரர்களுக்கான ஒரு திட்டத்தைப் பற்றிய ஒரு G.O.-வைப் போட்டார்கள். 1-5-1975 ஆம் தேதிக்கு முன்பு 10 ஆண்டு காலம் பணி புரிந்திருந்தால் தான் அவர்களுக்கு பென்ஷன் வழங்கப்படும் என்று ஒரு G.O. 378 என்ற ஆணையைப் பிறப்பித்தார்கள். அதன்மீது இங்கே கடுமையாக எதிர்த்துக் குரல் கொடுக்கப்பட்டது. எல்லாக் கட்சிக்காரர்களுமே எதிர்த்துப் பேசினோம்; ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தார்கள். இருந்தாலும், அதன்மீது A.I.T.U.C. போன்ற தொழிற்சங்கங்கள் உயர் நீதிமன்றத்திலே வழக்கு தொடுத்தன. அந்த வழக்கு தொடுத்து நடத்தப்பெற்ற பின்னாலே, நீதிமன்றத்திலே சங்கங்களினுடைய கோரிக்கை வெற்றி பெற்றது. அந்த வழக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறபோது, இந்தச் சட்டமன்றத்திலே நாங்கள் பேசியபோது அன்றைய முதலமைச்சர் மரியாதைக்குரிய கலைஞர் அவர்கள் என்ன சொன்னார் என்றால், வழக்கு நீதிமன்றத்திலே தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமாக வந்தால், இந்த அரசு அதை எதிர்த்து மேல்முறையீடு செய்யாது,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. வை. சிவபுண்ணியம்]

என்று இங்கே உறுதி அளித்தார். ஆனால் உறுதி அளித்த அடுத்த நிகழ்ச்சியிலே அந்த வழக்கு அரசின் சார்பில் தோற்கப்பட்டது. தொழிலாளர்களின் சார்பிலே வெற்றி பெற்றது. ஆனால் உடனடியாக அதே திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமாக மீண்டும் Supreme Court-லே அந்த வழக்கைத் தொடுத்திருக்கிறார்கள். மேசையைத் தட்டும் ஒலி இதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு உரிய நியாயமா என்பதை அன்றைய தினமும் கேட்டிருக்கிறோம்; இன்றும் கேட்டிருக்கிறோம். ஆகவே அப்படி தொழிலாளர்களுக்கு இழைக்கப்பட்ட அநீதியை இந்த அரசு மறுபரிசீலனை செய்து, Supreme Court-லே தொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த வழக்கினை வாபஸ் பெற்று அவர்களுக்கு வழங்குவதற்குண்டான, அந்த பென்ஷன் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கான முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே, அன்போடு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, போக்குவரத்து கழகங்கள், நஷ்டத்திலே இயங்குவதுபற்றி இங்கே பேசினார்கள். 'மேக்ஸி-கேப்' பற்றி— இவற்றையெல்லாம் எப்படி சரி செய்வது என்பதற்கான முயற்சி எடுக்க வேண்டும். அதேபோல், மினி பஸ் திட்டம் பற்றி இங்கே சொல்லப்பட்டது. அதிலே பல்வேறுவிதமான கருத்துகள் இருக்கின்றன. இருந்தாலும், கிராமங்களிலே இதை சாதாரண மக்கள் பயன்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்ற காரணத்தினாலேயும் அதன் மூலமாக அரசுப் பேருந்துகளுக்கு நஷ்டம் வருகிறது என்ற பிரச்சினை இருக்கிறது என்று சொன்னாலும்கூட, இவற்றையெல்லாம் கவனித்து, இது எங்கள் கொள்கை நிலையாக இருக்கிற காரணத்தினாலே, இந்த மினி பேருந்து திட்டத்தையேகூட அரசே ஏற்று நடத்தலாம். இங்கே மாண்புமிகு மூத்த உறுப்பினர் அவர்கள் அது இலாபம் இல்லை என்று சொன்னால், தனியாருக்கு ஒப்படைக்கலாம் என்றுகூடச் சொன்னார். அது எனக்கு உடன்பாடான கருத்து அல்ல. நான் மாறுபடுகிறேன். ஏனென்றால், பொதுத் துறை என்று சொல்கிறபோது, அதை வளப்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டும். அவர்கள் அதிலே தெளிவான சிந்தனை உடையவர்கள்தான். ஆனால் பொதுத் துறை என்ற பெயராலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறதே, அதற்கு என்ன மாற்று வழி என்ற காரணத்தினாலேதான் அப்படிச் சொல்லியிருப்பார் என்று கருதுகிறேன். ஆனாலும்கூட, பொதுத் துறை எப்படி வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதற்கு ஆலோசனைகளைச் சொல்லி, மேலும் வலுப்படுத்துவதற்கான

[திரு. வை. சிவபுண்ணியம்] [2001 செப்டம்பர் 12]

முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமே தவிர, அதை தனியாருக்குக் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. அதைக்கூட நம் அரசே ஏற்று நடத்தினால், இலாபகரமாக, வெற்றிகரமாக நடத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையிலே, நாம் விரைவுப் பேருந்துகளை நடத்துகிறோம். 110 ரூபாய் டிக்கட் போடுகிறோம் ஒரு இடத்திற்கு என்றால், ஆம்னி பஸ்கள் 210 ரூபாய் போடுகிறார்கள். 100 ரூபாய் அதிகமாகப் போடுகிறார்கள். இதைக் கேட்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்கு அனுமதி அளித்து விடுகிறோம். ஆனாலும் ஒரே ஊருக்கு ஒரே தொலைவிற்கு இந்தக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. 100 ரூபாய் அரசுப் பேருந்துக்கும் தனியார் பேருந்துக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இதை எப்படிச் சரி செய்வது என்பதற்கு முயற்சிக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு என்ன சட்டத்திலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால்—போர்டு மட்டும் போட்டுக்கொள்ளமாட்டார்கள். சென்னையிலே இருந்து மன்னார்குடி போகிறது என்ற போர்டு இல்லாமல் இருக்கலாம். ஆனால் அவர்கள் பஸ்களிலே அந்த போர்டு இல்லையே தவிர, அந்தப் பேருந்து நிலையத்திற்கு முன்னர் பார்த்தால், ஆளுயர் போர்டைப் போட்டு இது மன்னார்குடிக்குப் போகிறது என்று எழுதி வைத்துவிடுகிறார்கள். அனுமதியிலே இல்லை; பேருந்திலே இல்லையே தவிர, வெளியிலே பெரிய போர்டு வைப்பதற்கான அனுமதி அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. ஆகவே இதையெல்லாம் முறைப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டும். குறிப்பாக, விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான முயற்சியைப்பற்றி இந்தத் துறை ஆழமாகச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-10

குறிப்பாக மக்கள் தொகை பெருக்கத்திற்கேற்ப பேருந்துகள் இயக்கம் சீராக்கப்பட வேண்டும். ஆகவே அதிகப்படுத்த வேண்டும். அதற்காக அதிகரிக்கப்பட்ட augmentation புதிய வழித்தடங்கள் கணக்கைப் பார்த்தால் 1999-2000-ல் 107, 2000-2001-ல் 25தான் வந்து இருக்கிறது. அது மூன்றாவது மாதம் வரையிலும் கணக்கு சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. மேலும் புதியவழித்தடங்கள் வருகிறதா என்பதுபற்றி கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே இல்லை. ஆகவே புதிய பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து மக்களுக்குப் பயன் அளிக்கின்ற அந்தக் காரியத்தைச் செய்வதற்கு சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பேருந்து இயக்கம் நஷ்டம் அடைவதைச் சரி

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12[திரு. வை. சிவபுண்ணியம்]

செய்வதற்கான முயற்சியாக, இவை சமுதாயத் தேவைகளை நிறைவேற்றுகிற பேருந்துகளாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே, மோட்டார் வாகன வரிச் சலுகை, டீசல் வரிச் சலுகை, வட்டி செலுத்துவதிலே சலுகை இவற்றையெல்லாம்கூட நம் அரசு அளிக்கலாம்.

அதைப்போலவே போக்குவரத்துக் கழகங்களை இலாபகரமாக இயக்கிட நிதிநிலை ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை அமைப்பதற்கான முயற்சியை எடுத்து, அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், இந்த நிருவாகத்திலே இருக்கக்கூடிய உயர் அதிகாரிகள் இவர்களுையெல்லாம் கொண்ட ஒரு பிரதிநிதிக் குழுவை அமைத்து அதிலே ஆலோசனை பெறலாம். இதிலே சிக்கல் இருக்கிறது. கட்டண உயர்வு வந்தால் இதிலே கடுமையான எதிர்ப்பு வருகிறது. நான் அதன் உள்ளே செல்லவில்லை. ஆனால் இவற்றையெல்லாம் உள்ளிட்டுக் கூட பரிசீலிப்பதற்காக இந்தக் குழுவை அமைத்து அதன்மீது ஆழமாகச் சிந்தித்து, அனைத்துக் கட்சிகளையும் உள்ளடக்கி அதிலே விவாதித்தால்கூட இந்த இயக்கத்தை இலாபகரமாக செயல்படுத்துவதற்கான முயற்சி இருக்கிறது. அதை 'அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று நான் அன்போது கேட்டுக் கொள்கிறேன் (மணியடிக்கப் பெற்றது) முடித்துவிடுகிறேன்.

குறிப்பாக 18 சங்கங்கள் பல்வேறு கோரிக்கைகளை அளிக்கின்றார்கள். இதிலே குறிப்பிட்ட பிரச்சினையின் காரணத்தாலே நீதிமன்றத்தாலே வழிகாட்டல் பெற்று சில சங்கங்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்படுகிறது. மற்றவர்களை எல்லாம் கூப்பிடுவதில்லை. நிராகரிக்கப்படுகிறது. கடந்த முறை நடைபெற்ற நிகழ்ச்சி இது. நீதிமன்றத்தினுடைய அந்தத் தீர்வு முடிந்ததற்குப் பின்னாலும் அப்படிப்பட்ட நிலை தொடர்வதைத் தடுக்க வேண்டும். குறிப்பாக சமூகப் பொறுப்புணர்வோடு, நிருவாக அனுபவத்தோடு செயல்படுகிற A.I.T.U.C. சங்கங்களை எல்லாம் அழைத்துப் பேச வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல முன்னாள் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு சங்கப் பிரதிநிதிகளைச் சந்திப்பதற்காகவும், நிருவாகத்தைச் சிறப்பாகச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், தொழில் உறவை சமூகமாக நடத்துவதற்கான முயற்சியாகவும் இலவச அடையாள அட்டையை வழங்கி வந்தார்கள். ஆனால் அது என்ன நோக்கத்தினாலோ தெரியவில்லை, அரசியல் காரணங்களால் அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு எல்லாம் வழங்குவது இப்போது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. அதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓய்வுகால சேம நிதியைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். இந்தத் திட்டம் சிறப்பாகச் செயல்பட தொழிற்சங்க பிரதிநிதிகள், அரசு

[திரு. வை. சிவபுண்ணியம்] [2001 செப்டம்பர் 12]

அலுவலர்கள் அடங்கிய Trust ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டது. 9 ஆண்டுகளாகக் கூட்டப்படவில்லை. இதனைக் கூட்டிச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் பல்வேறு கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன. நான் அமைச்சரிடத்திலே அதையெல்லாம் எழுத்து மூலமாக அளிக்க இருக்கிறேன். அவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்ற வேண்டும். ஓய்வூதியத் திட்டத்தைப்பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். அவற்றைச் சிறப்பாக நிறைவேற்றுவதற்கான தனித்த முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது நடைபெறக்கூடிய விவாதத்திலே எம்.ஜி.ஆர். அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சார்பில் பங்கேற்றுப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு இதற்கு முன்பு பல மானியக் கோரிக்கைகளிலே முழுமையாக என்னுடைய கருத்துகளைச் சொல்லமுடியாமல் போய்விட்ட காரணத்தால் இந்தக் கூட்டத் தொடரிலே இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது நாங்கள் பேசுவது இதுதான் கடைசி என்ற காரணத்தால் முழுமையாக நன்றி சொல்வது வரை, நேரம் கொடுத்து மணி அடிக்காமல் எங்களுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்று பணிந்து கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

இங்கே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்திருக்கின்ற கொள்கை விளக்கத்திலே மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர்த்து, கிட்டத்தட்ட 18 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. 16.969 பேருருகளோடு இயங்கிவரும் இந்த 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்த ஆண்டிலே இதுவரைக்கும் கிட்டத்தட்ட 2035.02 கோடி ரூபாய் மொத்த இழப்பீடு ஏற்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொது மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய ஒன்றாக இருந்தாலும்கூட பொதுமக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதோடு சேர்த்து நஷ்டத்தைத் தவிர்த்து இலாபத்தைக் கொண்டுவர வேண்டியதும் இந்த நிருவாகத்தினுடைய கடமை என்று நான் கருதுகின்றேன். ஏற்கெனவே 1972 வரை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் அரசினுடைய துறையாக அரசு போக்குவரத்துக்குத் துறையாக 3 பிரிவுகளாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டு வந்தது. விரைவு போக்குவரத்துக் கழகப் பிரிவு, மாநகரப் போக்குவரத்துப் பிரிவு, மாநகரத்தைத் தவிர மற்ற

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

மாவட்டங்கள் அடங்கிய மாவட்ட போக்குவரத்துப் பிரிவு என்று 3 பிரிவுகளாகக் கிட்டத்தட்ட 2,000 பேருந்துகளோடு அன்றைக்குச் செயல்பட்டு வந்திருக்கிறது. இந்த மூன்று பிரிவுகளையும் மாநில அளவிலே இயக்குவதற்காக அன்றைக்கு அரசு அனுமதித்திருந்த அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கை, அதாவது officers, உயர் அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை கிட்டத்தட்ட 10 பேர் மட்டும்தான். அதாவது, இயக்குநர்கள், இணை இயக்குநர்கள், துணை இயக்குநர்கள், தலைமைப் பொறியாளர்கள், மேற்பார்வைப் பொறியாளர்கள், பணி மேலாளர் போக்குவரத்துக் கண்காணிப்பாளர் என்று சொல்லி 10 உயர் அதிகாரிகளும், அதேபோன்று ஒரு பணிமனைக்கு இரண்டு கண்காணிப்பாளர்கள், ஒரு போக்குவரத்து மேலாளர் ஒரு பொது மேலாளர் என்று சொல்லி, குறைந்த அதிகாரிகளைக் கொண்டு கிட்டத்தட்ட 18 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் அன்றைக்குப் பணிபுரிந்து வந்தார்கள். அந்தக் காலகட்டத்திலே அரசுத் துறை பல கோடி இலாபத்தை ஈட்டி வந்தது. ஆனால் அவை காலங்காலமாகப் பிரிக்கப்பட்டு 18 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக பிரிக்கப்பட்டு, அதன்மூலமாக இன்றைக்கு அதிகாரிகளுடைய எண்ணிக்கை உயர்ந்து உள்ளது.

பிற்பகல் 1-15

குறிப்பாக இன்றைக்கு நாகர்கோவிலிலே இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை கோட்டம்-3-ல் 676 பேருந்துகள்தான் இயங்குகின்றன. அங்கு செயல்படக்கூடிய அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கையோ கிட்டத்தட்ட 77 பேர் இருக்கின்றார்கள். அதேபோன்று மாநகர போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கிட்டத்தட்ட 2,800 பேருந்துகள் இன்றைக்கு இயக்கப்படுகின்றன. 100-க்கு மேற்பட்ட உயர் அதிகாரிகள் இன்றைக்கு இருக்கின்றார்கள். 1972-லே 2,000 பேருந்துகளுக்கு 10 உயர் அதிகாரிகள் என்று இருந்த நிலை மாற்றப்பட்டு, 1,000, 1,500 பேருந்துகளுக்கு இன்றைக்கு 60, 70 உயர் அதிகாரிகள் செயல்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அதன்மூலமாக கிட்டத்தட்ட அவர்களுக்கெல்லாம் 16 ஆயிரத்திலிருந்து 30 ஆயிரம் ரூபாய் வரை ஊதியம் கொடுக்கப்படுகின்றது. அவர்களுக்குத் தனியாக Personal clerk, கடைநிலை ஊழியர்கள், ஓட்டுநர், அவர்களுடைய வாகனங்களுக்கு டீசல், பெட்ரோல் இவையெல்லாம் தவிர்க்க முடியாதவை என்று சொன்னாலும்கூட - நான் அதிகாரிகளைக் குறை சொல்லவில்லை - இவ்வளவு அதிகமான அதிகாரிகளை நியமித்ததன் காரணமாகத்தான் இன்றைக்கு இந்தத் துறையானது நஷ்டத்தில் இயங்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேகூட மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டு

இருக்கின்றார்கள். 2000-2001 ஆம் ஆண்டு 1316 கோடி ரூபாய் நிருவாகச் செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை 6 கழகங்களாகப் பிரிக்கப்படும் என்று குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டதைப் போல, ஏற்கெனவே 1972-லே எப்படி 3 பிரிவுகளாக, விரைவுப் பேருந்து, மாநகரப் பேருந்து, மற்ற மாவட்டங்கள் அடங்கிய பேருந்து என்று 3 பிரிவுகளாக ஒரே மண்டலமாக இயக்கப்பட்டதோ, அந்த வகையிலே ஒரே மண்டலமாக அமைத்து, இன்றைக்கு அதிகப்படியான நிருவாகச் செலவுகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருவாரியாக நீங்கள் குறைத்து, அதில் மீதம் வரக்கூடிய அதிகாரிகளை அரசுத் துறைகளிலே 'Deputation' முறையிலே அவர்களுக்குப் பணி நியமனம் வழங்கி, இந்த முறையை நீங்கள் அமல்படுத்துவீர்கள் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக பல கோடி ரூபாய் இழப்பினைச் சரிக்கட்ட முடியும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல நஷ்டத்திற்கு இன்னும் ஒரு காரணம் இருக்கிறது. எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதுபோல, நிர்வாகத் திறமையின்மை இந்த நஷ்டத்திற்கு ஒரு மிகப் பெரிய காரணம். ஏனென்று சொன்னால், ஒரு கட்டத்திற்கு எப்படி அதனுடைய அஸ்திவாரம் மிக மிக முக்கியமோ-அஸ்திவாரம் உறுதியாக இல்லாவிட்டால் ஒரு கட்டமே இடிந்து விழுந்துவிடுகின்றது. அதைப்போன்றுதான், பேருந்து இயக்கத்திற்கும் பராமரிப்பு என்பது மிக மிக முக்கியமானது; அது ஒரு கட்டத்திற்கான அஸ்திவாரம் போன்றது. தரமான உதிரி பாகங்களைப் பயன்படுத்தி, தேவையான அளவு தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களைப் பயன்படுத்தி, அந்தப் பேருந்தைப் பராமரித்தால் மட்டும்தான் நாம் நினைக்கக்கூடிய அந்த வசூலை, இலாபத்தைப் பெற முடியும். ஆனால் இன்றைக்கு பராமரிப்பு என்பது மிக மிக மோசமாகப் போய்விட்டது. ஏதோ Workshop-லேயிருந்து ஒரு பேருந்தை shut down செய்தால் போதும் என்று மட்டும்தான் இன்றைக்கு அதிகாரிகள் நினைக்கின்றார்கள். Workshop-லேயிருந்து பேருந்து வெளியே சென்று விட்டால் இலாபத்தைக் கொண்டு வந்துவிடும் என்று நினைக்கின்றார்கள். எனவே workshop-லே நடைபெறக்கூடிய பராமரிப்புப் பணியிலே தரமான உதிரிப் பாகங்களைப் பயன்படுத்துவது இல்லை. ஏற்கெனவே பராமரிப்புக்கு வருகின்ற

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

பேருந்துகளிலிருந்து பழைய உதிரிப் பாகங்களைக் கழட்டிப் போட்டு, பேருந்துகளை வெளியே அனுப்பி விடுகின்றார்கள். அந்த பேருந்து ஒரு trip, இரண்டு trip போய் வருவதற்குள்ளாக, அந்தப் பேருந்து breakdown ஆகி நின்றுவிடுகின்றது. அதுமட்டுமல்ல. இந்தப் பராமரிப்பு குறைந்த காரணத்தால், பேருந்தினுடைய ஆயுளும் இன்றைக்கு குறைகின்றது. இது பெரிய அளவிலே இந்தத் துறைக்கு நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கின்றது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்கூட இப்போது வழிகளிலே பேருந்துகள் நிற்கக்கூடாது என்ற நிலையிலே விபத்துகளைக் குறைக்கக்கூடிய அளவிலே பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருப்பதாகச் சொல்லி இருக்கின்றார்கள். அதற்கு நான் என்னுடைய பாராட்டை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பேருந்துகள் வழிகளிலே நிற்காமல் முழு நேரம் ஓடும் என்று சொன்னால், வசூல் எந்தக் காரணம் கொண்டும் குறைவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஆஸ்டின், நீங்கள் இன்னும் மானியக் கோரிக்கைக்கு வரவில்லை.

திரு. ஆஸ்டின்: பேருந்துக் கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில், பிற மாநிலங்களைவிட இங்கே குறைவாக இருப்பதாகவும் அதோடு செலவினங்களுக்கேற்ப கட்டணம் உயர்த்தப்படவில்லை என்றும் இங்கே கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டு இருக்கின்றார்கள். இதைப் பார்க்கின்றபொழுது, ஏதோ வருங்காலத்திலே பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு இந்த அரசு எண்ணுகிறதோ என்ற அச்சம் எங்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமலேயே, நிர்வாகத்தைச் சீர்படுத்தி பேருந்துக் கழகங்களையெல்லாம் ஒரே மண்டலமாக ஏற்படுத்தி, இந்த நிர்வாகத்தை சரி செய்கிறோம் என்று சொன்னால், பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்படாமலேயே இந்தக் கழகங்களை லாபத்திலே - நஷ்டம் இல்லாமல் - கொண்டுவர முடியும் என்று நான் கருதுகின்றேன். அதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-20

அடுத்து இங்கே சிறுந்துகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். Mini bus operation பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபோது— அவருடைய கருத்துக்கு நான் சிறிது மாறுபட்ட

[திரு. ஆஸ்டின்] [2001 செப்டம்பர் 12]

கருத்து உடையவன்; ஏனென்று சொன்னால் இன்றைக்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளினால் முழுமையாக பொது மக்களுக்கு நாம் திருப்தியை உண்டு பண்ண முடியவில்லை. இந்த Mini bus-ஐ விட்ட பிறகுதான், இந்தச் சிற்றுந்துகள் கிராமங்களுக்குச் சென்ற பிறகுதான் ஓரளவிற்கு கிராமத்திலுள்ள மக்கள் சிற்றுந்தின் பயனை அடைய முடிகின்ற நிலையை நாம் இன்றைக்குப் பார்க்கின்றோம். இன்றைக்கு நாகர்கோவிலைப் பொறுத்தவரையிலே கிட்டத்தட்ட 40 Minibuses முறையாகக் கொடுத்த ரூட்டிலே செல்லவில்லை என்று சொல்லி பிடித்து வைத்து இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலை வருகின்றபோது பொது மக்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல, Mini bus operation-ஆல் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஓரளவு நாம் ஒத்துக்கொண்டாலும்கூட, நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும்கூட, பொது மக்களினுடைய சௌகரியத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே அந்த Mini bus-களுக்கு ஓரளவு நீங்கள் சுதந்திரம் கொடுத்து, அவை இயக்கப்படும் என்று சொன்னால், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய பாரம் குறையும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

இன்னும் ஒன்றிரண்டு கோரிக்கைகளை மட்டும் தொழிலாளர்கள் சார்பில் இங்கே வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அரசு ஊழியர்களாக இருந்த தொழிலாளர்களை 1975-லே கம்பெனி சட்டத்தின்கீழ் ஊழியர்களாக மாற்றி இருக்கின்றார்கள். பல்வேறு போராட்டங்களை 1975-லேயிருந்து தொழிலாளர்கள் நடத்திய பிறகும் கூட, அவர்களுக்கு அதிலேயிருந்து விடிவு காலம் கிடைக்காமல், முழுமையாக அவர்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டு, அவர்களுடைய பணிக்குப் பாதுகாப்புத் தொல்லை அன்றைக்கு இருந்து வந்தது; 1977-லே புரட்சித் தலைவர் M.G.R. அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு நடத்தப்பட்ட வேலை நிறுத்தத்தின் காரணமாக உருவாக்கப்பட்டதுதான் இன்றைய ஊதிய ஒப்பந்த பேச்சுவார்த்தை என்பது. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை இந்தப் பேச்சுவார்த்தை மூலமாக தொழிலாளர்களினுடைய பணி, நலன் ஆகியவற்றைப் பாதுகாக்கும் வகையில் அந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது புரட்சித் தலைவர் M.G.R. அவர்கள். அன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த, மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. சி. பொன்னையன் அவர்கள், இன்றைக்கு நிதி அமைச்சராக இருக்கின்ற காரணத்தினால்,

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஆஸ்டின்]

முதல் ஒப்பந்த பேச்சுவார்த்தையைத் தொடங்கி வைத்த அமைச்சர் அவர்கள், இன்றைக்கு 9-வது பேச்சு வார்த்தை தொடங்குகிறபோது, இங்கே நிதித் துறை அமைச்சராக இருக்கின்ற காரணத்தினால் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் மிகப் பெரிய எதிர்பார்ப்போடு இருக்கின்றார்கள். சிறப்பாக இந்த ஒப்பந்தம் முடியும்; வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க ஒப்பந்தமாக இந்த ஒப்பந்தம் அமையும் என்று தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1998-லே அனைத்திந்திய அ.தி.மு.க.-வினுடைய அமைப்பான அண்ணா தொழிற்சங்கப் பேரவை என்ன கோரிக்கைகளை வைத்ததோ, அந்தக் கோரிக்கைகளை மட்டும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றினாலே, உரிய நேரத்திலே அந்த ஒப்பந்தம் அமலுக்கு வந்துவிடும். அதை நீங்கள் கருத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க வேண்டும் என்று பல்வேறு கோரிக்கைகள் 23 ஆண்டுகளாக வைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அந்தக் கோரிக்கையை வைத்து 1998-லே அண்ணா தொழிற்சங்கப் பேரவைதான் முன்னின்று போராட்டத்தை நடத்தியது. அப்போது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவோம் என்று வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். இன்றைக்கு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே அதைப்பற்றி எதுவும் குறிப்பிடப்படவில்லை. அதையும் கருத்திலே கொண்டு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்)

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள், முந்தைய ஆட்சியிலே முதலமைச்சர் சொன்னார். ஆனால், அதை; அவர் implement பண்ணினாரா, இல்லையே! (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி. (குறுக்கீடுகள்)

டாக்டர் க. பொன்முடி: Point of order. மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது 1975-வது ஆண்டுக்கு முன்பு இருந்த நிலையில் அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கப்பட்ட பிரச்சினை. இன்று நேற்று வந்ததல்ல அது.

[திரு. க. பொன்முடி] [2001 செப்டம்பர் 12]

15 வருடமாக அது ஹைகோர்ட் முன்பும் இவர் அமைச்சராக இருந்தபோதும் தொடர்ந்து இருந்து வருகிற ஒன்றுதான். போன தடவை சொன்னது, எல்லோருக்கும் பென்ஷன் என்று வரும்போது, 1975-க்கு முன்பு இருந்த ஊழியர்களையும் அவர்களுடைய பணிக் காலத்தையும் கணக்கிட்டு, இப்போது அவர்களுக்கும் பென்ஷன் வழங்கப்படும் என்று சொன்னதற்குப் பிறகு அந்தப் பிரச்சினையே வரவில்லை. அவர்களோடு, அதுவும் அண்ணா தி.மு.க. தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்த தலைவர்கள்கூட ஒப்புக்கொண்டு சென்று, அதற்குப் பிறகு அந்தப் பிரச்சினை வந்தது. சில பேர் வேண்டுமென்றே அதில் சில பிரச்சினைகளை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர, நடைமுறையிலே இயலாத ஒன்று; அதை இயலும் என்று நீங்கள் செய்தால் நாங்கள் வரவேற்கக் காத்து இருக்கிறோம்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, (குறுக்கீடுகள்) அதாவது முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் என்ன சொன்னார்? போன settlement நேரத்திலே, E.B. தொழிலாளர்களுக்கு இணையான ஊதியமும், அதேபோன்று உள்ள பென்ஷனும் உங்களுக்கு வழங்கப்படும் என்று சொன்னார். அது வழங்கப்பட்டதா என்பதை முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவுபடுத்துவாரா?

டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதுதான் வழங்கப்படுகிறது; வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் கிட்டத்தட்ட 3,800 பேருக்கு பென்ஷன் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது, கடந்த கால ஆட்சியில்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: E.B. தொழிலாளர்களுக்கு இணையான ஊதியம் கொடுக்கப்படுகிறது என்று முன்னாள் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறாரா?

பிற்பகல் 1-25

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின் அவர்கள், உரையை முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஆஸ்டின்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர் பயணச் சலுகைக்கு 165 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி இருப்பதாக இன்றைக்கு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே ஏற்கெனவே நான் கோரிக்கையாகத் தந்திருந்தேன். சுயநிதிக் கல்லூரியிலே படிக்கக்கூடிய மாணவ, மாணவிகளுக்கு இந்த ஆண்டிலிருந்து அந்த பயணச் சலுகை இரத்து செய்யப்பட்டிருப்பதாகக்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்கும் அதைச் சேர்த்து வழங்குவதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளத்தை உயர்த்தி, அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி ஆகியவற்றை வழங்குவதோடு, மருத்துவப்படியையும் ரூ.500 ஆக உயர்த்த வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி. (குறுக்கீடு) திரு. ஆஸ்டின், உங்களை நன்றிதான் சொல்லச் சொன்னேன்.

திரு. ஆஸ்டின்: மருத்துவப்படியை 500 ஆக உயர்த்துவதோடு, சலவைப்படியாக இப்போது இருக்கக்கூடிய 44 ரூபாயை 100 ரூபாயாக உயர்த்துவதோடு, விபத்தினறி பணியுரியும் ஓட்டுநருக்கு ஊக்குவிப்புத் தொகையின் விபத்து காப்பு சன்மானம் என்பது 250 ஆக இருப்பதை, 500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்து, மேலும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 50 ரூபாயாக இருப்பதை 100 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ப. அண்ணாவி.

திரு. ப. அண்ணாவி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களுக்கு வணக்கம். திருச்சி மாவட்டம், தொட்டியம் தொகுதி, மங்களம் கிராமத்தில் ஏழை விவசாயக் குடும்பத்தில் பிறந்த என்னை, தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடத்துநர், பரிசோதகராகவும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழக அண்ணா தொழிற்சங்கப் பொதுச் செயலாளராகவும் பணியாற்றிய என்னை, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் தொட்டியம் தொகுதி வேட்பாளராக அறிவித்து, இரவு பகல் பாராது எனக்கு வாக்குகள் சேகரித்து என்னை வெற்றி பெறச் செய்த, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் பொற்பாதங்களில் கோடானு கோடி வணக்கத்தை என் சார்பாகவும், எனது குடும்பத்தின் சார்பாகவும், எனது தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், ஒன்றரை இலட்சம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும், மதச்சார்பற்ற முற்போக்குக் கூட்டணி சார்பாகவும், 12-வது சட்டப் பேரவையில், போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையில் என்னைப் பேச

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. ப. அண்ணாவி] [2001 செப்டம்பர் 12]

வைத்த இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்கு கோடானு கோடி நன்றியை மீண்டும் தெரிவித்துக்கொண்டு எனது கன்னி உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு மூன்றாம் சலுகையாக தொழிலாளர் சேம நலத் திட்டத்தை அமல்படுத்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் தி.முக. ஆட்சியில் துறையூர் - உதகை பேருந்தும், பழனி-மேட்டுப்பாளையம் பேருந்தும், நாமக்கல்-துறையூர் (வழி) வாளசிராமணி பேருந்தும், காட்டுப்புத்தூர் - குழுமணி பேருந்தும் ஆகிய இவை அனைத்தும் கடந்த காலத்தில் நிறுத்தப்பட்டன. அவற்றை மீண்டும் இயக்குமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் மேட்டுப்பாளையம் - சென்னை, காட்டுப்புத்தூர் - சென்னைக்கு இரண்டு புதிய பேருந்துகளை இயக்குமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன். மேலும் எனது தொகுதியில் 4 நகரப் பேருந்துகள் புதியதாக இயக்குமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன். தி.முக. ஆட்சியில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சீர்கெட்டு சுமார் ஒன்றரை இலட்சம் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும், அவர்களது குடும்பங்களும் சீரழிந்து விட்டன.

மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை, தெய்வமாக வணங்கிக்கொண்டிருக்கும் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் துயர் துடைக்கும்வண்ணம், அவர்கள் வாழ்வு சிறக்க தற்போது ஏற்பட இருக்கின்ற ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தத்தில், சிறந்த தொலைநோக்குத் திட்டங்களை அறிவித்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகளும், அவர்களது குடும்பங்களும் மேன்மையடைய அம்மா அவர்களைத்தான் நம்பியுள்ளார்கள். எனவே இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் வாழ்வில் விளக்கேற்றி வைக்குமாறு என் சார்பாகவும், போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும் தங்கள் பொற்பாதங்களில் பணிந்து வேண்டுகிறேன்.

1996-ல் தி.முக. ஆட்சி வந்தபோது போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ரூ.195 கோடி நஷ்டம் என்றார்கள். ஆனால் 3 தடவை பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியபோது இனிமேல் 2001 வரை கட்டணத்தை உயர்த்தமாட்டோம்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

என்றார்கள். இனி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டமே அடையாது என்றார்கள். ஆனால் அரசாணை எண் 75-ஐப் பயன்படுத்தி வெளி மாநிலங்களில் தரங்கெட்ட உதிரி பாகங்களை வாங்கியதாலும், நிருவாகத்தைக் கவனிக்காமல் அத்துறையின் நிருவாகத் திறமையின்மையால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.2,035 கோடி என்ற அளவிற்குப் பெருந்த நஷ்டத்தை அடைந்தன. தி.மு.க. ஆட்சியில் 1996-ல் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டுநர், நடத்துநர் பணிகளில் சேர்ந்தவர்கள் தற்காலிகப் பணியாளர்களாக உள்ளனர். அவர்களை நிரந்தரப் பணியாளராக ஆக்கிட வேண்டுகிறேன். மேலும் வாரிசுக்கு வேலை, Medical discharge. . . . (மணியடிக்கப்பெற்றது).

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்பெறுகிறது.

திரு. ப. அண்ணாவி: தி.மு.க. ஆட்சியின்பொழுது சிறை சென்றவர்களுக்குத் தண்டனை வழங்கி அவர்களுக்கு Regular increment cut செய்ததை, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் நிவர்த்தி செய்யுமாறு இந்த அவையிலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தத்தை மீறி AE, JE-க்களுக்கு, முந்தைய ஆட்சியாளர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியில் இருந்ததால் AE, JE-க்கு தனியாக ஒரு ஊதிய ஒப்பந்தம் போட்டு, பல கோடி ரூபாய் கையூட்டுப் பெற்றுள்ளனர்.

மேலும், முன்னாள் முதல்வர் ஒருவர், தங்களுடைய அரசியல் வாழ்க்கையில் மறக்க முடியாத சம்பவம் பற்றி நிருபர்கள் கேட்டபோது “நான் பஸ்ஸில் பயணம் செய்யும்போது 10 ரூபாய் கொடுத்து டிக்கட் கேட்டேன். ஒரு நடத்துனர் மீதி சில்லரை கொடுக்கவில்லை” என ஏளனம் பேசிய முன்னாள் முதல்வர் அவர்கள், இந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தச் சலுகையும் செய்யவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியின் வளர்ச்சி பற்றி சில கோரிக்கைகளை முன்வைக்கிறேன். மழைக்காலங்களில் கொல்லிமலை உபரி மழைநீர் ரெட்டியாப்பட்டி ஏரியிலிருந்து கரிகாலி ஏரிக்கு வந்து பல ஆயிரம் ஏக்கர் நிலங்களுக்குப் பாசனம் பெற இந்த வரத்து வாய்க்காலின்

இரு கரைகளையும் கருங்கல் சுவர் கட்டி செப்பனிட வேண்டும் என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

புளிஞ்சோலையிலிருந்து மகாதேவி ஏரிக்கு புதிய வரத்து வாய்க்காலை வெட்டினால், மேலும் பல ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் பாசன வசதி பெறும், எனவே பாசன வசதி பெற்றுத்தர வேண்டுகிறேன்.

தொட்டியம் விவசாயிகள் பயன்பெறும் விதமாக, ஸ்ரீராமசமுத்திரம் காவேரி ஆற்றில் குரம்பு கட்டினால் அந்தப் பகுதி முழுவதும் தண்ணீர் கிடைக்கும்; அந்தத் தொட்டியம் பகுதி மக்கள் சிறப்படைவார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியிலுள்ள ஏரிகள் மற்றும் வரத்து வாய்க்காலைத் தூர் வாரினால், நிலத்தடி நீர் உயர்ந்து விவசாயம் செழிப்படையும். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டிக்கொள்கிறேன். கரைபோட்டான் ஆற்றின் குறுக்கே தடுப்பணை சுவர் கட்டி எம். களத்தூர், நாகைநல்லூர் ஏரிகளுக்கு மழை நீர் கொண்டுவந்து நிரப்பினால் இப்பகுதி பசுமை பெறும். இத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தருமாறு அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

இயற்கைச் சீற்றத்தினால் தொட்டியம் பகுதியில் வாழை, கொடிக்கால் பயிர்கள் அழிவதை ஈடு செய்ய, பயிர் இன்ஜூரன்ஸ் திட்டத்தை அமல்படுத்திட வேண்டுமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடி தண்ணீர் வழங்க வேண்டுமென்று அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலுள்ள கிராமச் சாலைகளைத் தார்ச் சாலைகளாகவும், பழுதடைந்த தார்ச் சாலைகளைப் புதுப்பித்துத் தரவும் பணிவுடன் வேண்டுகிறேன்.

எனது தொகுதியில் திருச்சி-பெங்களூர் சாலையில் காவேரி வடிநிலப் பகுதியில் பழைய பாலங்களை புதிதாகக் கட்டித்தர வேண்டுகிறேன்.

வால்வேல்புத்தூர் அன்னம் கெமிக்கல் தொழிற்சாலையால் நிலத்தடி நீர் மாசு அடைவதால், அதை வேறு இடத்திற்கு மாற்றிக் கொடுக்கும்படி இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ப. அண்ணாவி]

தி.மு.க. ஆட்சியில் மூடிய, மகேந்திர மங்களம் கிராம காகித ஆலையையும், தாப்பேட்டை ஸ்ரீ சித்தி விநாயகர் நைலான் கொசுவலை மில்லையும் திறக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கைத்தறி நெசவாளர்கள், நூல், பாவு, கூலி இன்றி வறுமையில் வாடுகின்றனர். அவர்கள் வாழ்க்கையில் மீண்டும் ஒளிபெறச் செய்ய வேண்டும் என்று இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள தொட்டியம், காட்டுப்புத்தூர், கொளக்குடி, தாப்பேட்டை, மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள மருத்துவமனைகளை 30 படுக்கைகள் கொண்ட மருத்துவமனைகளாக விரிவுபடுத்த வேண்டுகிறேன்.

படித்த இளைஞர்கள், பெண்கள் பயன்பெற சிறு தொழில்களையும், மகளிர் தொழில் மையங்களையும் எனது தொகுதியில் தொடங்கிட வேண்டுகிறேன்.

மேலும், தொட்டியம் பகுதியில் வாழைப் பழத்திலிருந்து ஜாம் பவுடர் தயாரிக்கும் தொழிற்கூடமும், பால் குளிரூட்டும் நிலையமும் அமைக்க வேண்டுகிறேன்.

தொட்டியம் தொகுதியில் வட்டாட்சியர் அலுவலகத்திற்குச் சொந்தக் கட்டடம் கட்டவும், நிலவள வங்கி, தீயணைப்பு நிலையம், Criminal Court ஆகியவற்றை தொட்டியத்தில் தொடங்கிட வேண்டுகிறேன்.

ஏலூர்பட்டி, வாளசிராமணி உயர்நிலைப் பள்ளிகளை மேல்நிலைப் பள்ளிகளாகவும், பாப்பாப்பட்டி நடுநிலைப் பள்ளியை உயர்நிலைப்பள்ளியாகவும் உயர்த்திய இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் உள்ள உயர்நிலை, மேல்நிலைப் பள்ளிகளுக்குக் கூடுதல் கட்டடம், அறிவியல் ஆய்வகம் கட்டித் தருமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தாத்தையங் காப்பேட்டையில் பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளிக்கு தனியாகக் கட்டடம் கட்டித் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். காட்டுப்புத்தூரில் பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளி புதிதாக அமைத்துத் தரவும் வேண்டுகிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. ப. அண்ணாவி] [2001 செப்டம்பர் 12]

எனது தொகுதியில், மகளிர் கல்லூரியும், மகளிர் தொழில்நுட்பக் கல்லூரியும் தொடங்க வேண்டுமென.

எனது தொகுதியில் தாழ்த்தப்பட்ட, பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்குத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டித் தருமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய ஆட்சிக்காலத்திலே, முத்தரையர் இன மக்கள் 29 பிரிவுகளாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தனர். அந்த முத்தரையர் இன மக்களை ஒரே பிரிவாக 'முத்தரையர்' என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் அறிவித்திருந்தார்கள். அதை முந்தைய ஆட்சியினர் அமல்படுத்தவில்லை. ஆகவே இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் முத்தரையர் இன மக்களுக்குப் பெருமை சேர்க்கும் வகையில் பல வகைகளாக அழைக்கப்படுகிற முத்தரையர் இன மக்களை முத்தரையர் இனம் என்று அழைக்குமாறு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களை வேண்டிக்கொண்டு, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையிலே எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் என் தொகுதி சார்பாகவும் நன்றிகலந்த வணக்கத்தைக் கூறிக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

பிற்பகல் 1-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சில கோரிக்கைகளை மட்டும் நான் வைக்க விரும்புகிறேன். இதிலே எனக்கு முன்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவபுண்ணியம் பேசுகிறபோது Mini Bus-களையும் தேசியமயமாக்கிவிடலாம் என்று சொன்னார்கள்; நல்ல கருத்துதான். அரசு, ஏற்கெனவே ஓடுகிற பஸ்ஸையே நட்டத்தில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற நிலையில் இதையும் எடுத்துக்கொண்டால் - நிச்சயமாக பஸ் உரிமையாளர்கள் எல்லாம் சந்தோஷப்படுவார்கள். ஆனால், அரசுக்கு அந்த நிதி இருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகவே இந்த Mini bus திட்டத்தை இயக்கிக் கொண்டிருப்பவர்கள், நட்டத்திலே இயக்கிக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், அவர்கள் served area என்று 4 கிலோ மீட்டர்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

ஓட்டுகிறார்கள், unserved ஏரியா என்று 16 கிலோ மீட்டர் ஓட்டுகிறார்கள். அதை நீங்கள் நீட்டித்து served area 7 கிலோ மீட்டருக்கும், unserved area 20 கிலோ மீட்டர் ஓட்டுவதற்கு நீங்கள் அவர்களுக்கு அனுமதி அளிக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய ஒரு நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்கு, அதாவது பஸ் ஸ்டாண்டிற்குப் போவதற்கு நீங்கள் தயவுசெய்து அனுமதிக்க வேண்டும். ஏனென்றால் பஸ் என்பதே பிரயாணிகள் வசதிக்காக உருவாக்கிய ஒன்று. ஆனால் Mini bus 4 கிலோ மீட்டர் served area வந்தது என்று சொல்லி அங்கிருக்கக்கூடிய கண்டக்டர், டிரைவர்கள் எல்லாம் நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்குக் கொண்டுபோய் விடுவதற்குப் பதிலாக நடு வழியிலே விட்டுவிடுகிற காரணத்தாலே பயணிகள் இங்கே வஞ்சிக்கப்படுகிறார்கள். மிஞ்சி அந்த Mini bus owners யாராவது பஸ் ஸ்டாண்டிற்குப் போனால் உடனே, M.V. Inspector வழக்குகளைப் போட்டு, 9,000 ரூபாய் கலெக்டர் fine எழுதி விடுகிறார். ஆகவே Minibus owners எல்லாம் இப்போது நசுக்கப்படுகிற காரணத்தாலே, தயவுசெய்து நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் Mini bus திட்டத்திற்கு extension கொடுத்து ஆதரிக்க வேண்டும். இப்போது நட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது இதனால்தான் நட்டம் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ள மாட்டேன். ஏற்கெனவே பல ஆண்டுகளாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் Mini bus வருவதற்கு முன்னாலேயே white elephant-ஆக இருந்து நிறைய பணத்தைச் சாப்பிட்டு ஏப்பம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற துறை உங்களுடைய துறை. ஆகவே, Mini bus திட்டத்தினால்தான் நட்டம் வந்தது என்பதை யாரும் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

இரண்டாவது நீங்கள் ஒரேயொரு மேலாண்மை இயக்குநரின் கீழ் இந்தத் துறையை இயக்குவதுதான் சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும். ஏனென்றால், 7 இடங்களாக மாற்றுவதாக நீங்கள் சொல்கிறீர்கள். 7 இடங்களாகூட தேவையில்லை. நாம் இன்ஜினியர்களைப் போட்டால், இந்த பஸ்ஸில் இருக்கக்கூடிய குறைகளையெல்லாம் அவர்கள் சரிசெய்து, சரியாக ஓட்டுவார்கள் என்று போட்டால், இன்ஜினியர்களை எல்லாம் மேலாண்மை இயக்குநர்களாக போட்ட பின்னாலும்கூட, இதே நட்டம் வந்துகொண்டிருக்கிற காரணத்தாலே, ஓர் ஐ.ஏ.எஸ். ஆபிஸரின் கீழ்—நீங்கள் ஒரு மேலாண்மை இயக்குநரை வைத்து—இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இயக்கினால் சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் பதிலுரை. (குறுக்கீடு) உறுப்பினர், உரையை முடியுங்கள். அமைச்சர் பதில் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: ஏற்கெனவே தனியாருக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படியே எது எதுவெல்லாம் நடத்திலே ஓடுகிற வழித்தடம் என்பதைக் கண்டுபிடித்து தனியாருக்குக் கொடுத்துவிடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி.கே. மணி: துணைத் தலைவரவர்களே,.....

(திரு. கே.சி. கருணாகரன், திரு. வை. சிவபுண்ணியம் ஆகியோர் பேச முயன்றனர்.)

திரு. பி.ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது என்ன நேரம் என்று தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பதிலுரை. (குறுக்கீடு) அமைச்சர் பதில் சொல்ல வேண்டும். திரு. மணி, ஒரே வார்த்தையில் கேள்வியைக் கேட்டு முடியுங்கள்.

திரு. ஜி.கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும்பாலும் நடத்திலே இயங்குவதாகச் சொல்லிக்கொண்டு நாம் இதுவரையில் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம். இப்படி நடத்திலே இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையிலேகூட, எங்களது மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய தருமபுரி அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலே சிறப்பாகப் பணியாற்றுகிறார்கள். அங்கேகூட ஒரு பயிற்சி கொடுக்கிறார்கள். அங்கே பணியாற்றக்கூடிய அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு, இது நம்முடைய பேருந்து, நம்முடைய அரசு வரிப் பணத்திலிருந்து சம்பளம் பெறுகிறோம், ஆகவே, எப்படியாவது இலாபத்தை ஈட்ட வேண்டும் என்று சொல்லி, அவர்களுக்கு மனவளப் பயிற்சி மற்றும் பல்வேறு பயிற்சிகளையெல்லாம் கொடுக்கிற காரணத்தாலே, இது நம்முடைய பேருந்து என்று மனதைப் பக்குவப்படுத்திக் கொண்டு பணியாற்றுகிற காரணத்தாலே அங்கே இலாபம் வருகிறது. இதைப்போல மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பின்பற்றினாலும்கூட, இலாபம் வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். இதை முன்னுதாரணமாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்ற அந்தக் கருத்தையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. ஜி.கே. மணி]

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

அதேபோல தொழிலாளர்களுக்கு உண்டான பென்ஷன் திட்டம். இப்போது இதை Trust-லே கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது சரியாக இருக்காது. அவர்களுக்கு Treasury மூலமாகக் கொடுத்தால்தான் பெரும்பாலும் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்ற கருத்தையும் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக்குகிற பிரச்சினை கடந்த 5 ஆண்டுகாலமாகச் சொன்னது, அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தொழிற்சங்கம், பாட்டாளி தொழிற்சங்கம், ஆக எல்லாத் தொழிற் சங்கங்களும் வைத்த கோரிக்கை. ஆகவே அரசு ஊழியர்களைக்க வேண்டுமென்ற அந்தக் கோரிக்கையை, நீங்களும் சேர்ந்து சொன்னதை இப்போது நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை இந்த நேரத்திலே வலியுறுத்தி அமர்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-40

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

திரு. துரை. கி. சரவணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர் பதிலுரையை முடிக்கட்டும். பிறகு உங்களுக்கு வாய்ப்புத் தருகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘இருந்தாலும் மறைந்தாலும் பேர் சொல்ல வேண்டும்,
இவர்போல யார் என்று ஊர் சொல்ல வேண்டும்’

என்று வாழ்ந்து மண்ணுலகைவிட்டு மறைந்தாலும், மக்கள் நெஞ்சங்களில் எல்லாம் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற, வங்கக் கடலோரம் துயில் கொள்ளும் தங்கத் தலைவர், புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆற்றல்மிக்க மறுபதிப்பாய், ‘தருமத்தின் வாழ்வுதனைச் சூது கவவும், மீண்டும் தருமமே வெல்லும்’ என்கின்ற முதுமொழிக்கேற்ப தடைகளைத் தகர்த்தெறிந்து,

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

தடைக்கற்களைப் படிக்கற்களாகவும், சோதனைகளைச் சாதனைகளாகவும், சாதனைகளைச் சரித்திரங்களாகவும் மாற்றிய வல்லமை படைத்த, 6½ கோடி தமிழ் மக்களின் நெஞ்சமெல்லாம் குடிகொண்ட எங்களின் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களை வணங்கி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தாமிரபாணி தவமும் திருநெல்வேலி மாவட்டம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தண்டையார்குளம் கிராமத்தில் பிறந்த என்னை பனகுடி பேரூர் கழகச் செயலாளராகவும், வள்ளியூர் ஒன்றிய கழகத் துணைச் செயலாளராகவும் மாவட்ட இளைஞர் அணிச் செயலாளராகவும், பின்னர் மாண்புமிகு அம்மா பேரவையின் மாவட்டச் செயலாளராகவும் கழகப் பணியாற்றிய என்னை, திருநெல்வேலி தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினராக்கி, மாண்புமிக்க, மரபுமிக்க, மதிப்புமிக்க இந்த மாமன்றத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைகளைச் சமர்ப்பிக்கின்ற அரிய வாய்ப்பினை நல்கி, என்னைப் பேசவைத்து தாயுள்ளத்தோடு அழகு பார்க்கின்ற மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுக்குக் கோடானு கோடி நன்றியினை அவர்களுடைய பொற்பாதங்களில் சமர்ப்பித்துக்கொள்கின்றேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அன்புக் கட்டளையை ஏற்று, இரட்டை இலைச் சின்னத்திலே வாக்களித்து, என்னை வெற்றி பெறச் செய்த, திருநெல்வேலி வாக்காளப் பெருமக்களுக்கு இந்த நேரத்திலே எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

கடந்த ஆட்சியாளர்கள், தொடரட்டும் இந்தப் பொற்காலம் என்றுதான் சொன்னார்கள். தொடரட்டும் இந்தப் பொற்காலம், தொடர வேண்டும் இந்த ஆட்சி என்றுதானே மக்கள் மன்றத்திலே வாக்கினைக் கேட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் யாருக்குப் பொற்காலம்? மக்களுக்குப் பொற்காலமா, இல்லை அரசுக்குப் பொற்காலமா? அரசுத் துறைகளுக்குப் பொற்காலமா, இல்லை தனிப்பட்ட நபருக்கா? அது யாருக்குப் பொற்காலமோ தெரியவில்லை, ஆனால் ஐந்து ஆண்டுகால தி.மு.க. ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொற்காலம் அல்ல, அது மிகப் பெரிய போதாத காலம் என்றே சொல்லலாம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

கடந்த 30 ஆண்டுகளாக இயங்கி வரும் இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தற்போதைய நிதி நிலைமை மிக மோசமாகி கவலையளிப்பதாக உள்ளது.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த ஆட்சி முடியும்போது 1995-96 ஆம் ஆண்டு வரையில் இருந்த மொத்த நஷ்டமான 535 கோடி ரூபாய், கடந்த 5 ஆண்டுகளில் 1500 கோடி ரூபாய் கூடுதலாக உயர்ந்து, 2035 கோடி ரூபாய் என்ற நிலையை எட்டியுள்ளது. இதில் 74 சதவிகிதம் கடந்த 5 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட நஷ்டமாகும். இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த கால ஆட்சியில், 1991 முதல் 1996 ஆம் ஆண்டு முடிய 5 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட மொத்த நஷ்டம் 368 கோடி ரூபாய் மட்டுமே. இதுசராசரி ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.73 கோடியாகும். ஆனால் கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியில் இந்த நஷ்டம் நான்கு மடங்கு உயர்ந்து 1500 கோடியாகி, ஆண்டு ஒன்றுக்கு சராசரியாக ரூபாய் 300 கோடியாக அமைந்துள்ளது.

பிற்பகல் 1-45

1991-96 ஆம் ஆண்டு காலத்தில் தேய்மானத்தைக் கணக்கில் கொள்ளாமல் 132 கோடி ரூபாய் ரொக்க இலாபமாக Cash Generation ஈட்டிய இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கடந்த 5 ஆண்டுகளில் மட்டும் மேற்கண்ட இலாபத்தை இழந்து கூடுதலாக 679 கோடி ரூபாய் ரொக்க இழப்பு Cash Loss, ஏற்பட்டுள்ளது. நிதி நிலைமை மோசமானதால் பேருந்து இயக்கத்தில் பெரும் சரிவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சந்தித்துள்ளன. இந்நிலையில், தொடர் பாதிப்புகளாக புதிய பேருந்துகளை வாங்குவதில் தொய்வு ஏற்பட்டது. மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியின்போது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நல்ல நிதிநிலை இருந்ததால்தான் அவர்கள் தங்கள் தேவைக்கேற்ப புதிய பேருந்துகளை வாங்க தங்கள் நிதியிலிருந்தும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்தும்-T.D.F.C.- கடன்பெற்று அவற்றை நிறைவேற்றிக் கொண்டன. ஆனால் கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சியில் ஏற்பட்ட மோசமான நிதிநிலையினால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்று தங்கள் அன்றாடத் தேவைகளுக்குக்கூட Working capital needs-க்கு அரசை எதிர்நோக்கியுள்ளன. மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சிக் காலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நட்டம் குறைவாக இருந்ததால் செலவுகள் போக உபரியாக பணம் இருந்தது. அந்த உபரி வருவாயில் தொழிலாளர்களின் நலன் கருதி அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்காக ரூபாய் 34 கோடி செலவில் ஈரோட்டில் ஒரு பொறியியல் கல்லூரியும், பெருந்துறையில் ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியும்,

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12
குரோம்பேட்டை, திருநெல்வேலி மற்றும் பர்கூர் ஆகிய ஊர்களில் 3
பல்தொழில்நுட்ப பாலிடெக்னிக்ஸ்களும் தொடங்கப்பட்டன. ஆனால்
கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் தொழிலாளர்களுக்காகத் தொடங்கப்பட்ட இந்தக்
கல்வி நிறுவனங்கள் எங்களது முந்தைய ஆட்சியில் தொடங்கப்பட்டன
என்பதாலேயே இவற்றுக்கு மூலதனச் செலவுகளுக்குக்கூட போதுமான
பணம் கொடுக்காமல் விட்டுவிட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்
பாரிமோகன் இங்கே பேசியபோது, அங்கே மருந்துகள்கூட சரியாக
விநியோகிக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் கடந்த வாரம்
பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரிக்குச் சென்று ஆய்வு செய்து, இப்போது
அதற்கான தக்க நடவடிக்கைகள் எல்லாம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன
என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாரிமோகன் அவர்களுக்குத்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதுமட்டுமல்ல. இங்கே பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் சொன்னார்கள்.
தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும், பேச்சுவார்த்தை நடத்த
வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் வைதியலிங்கம் அவர்கள்
சொல்லியிருக்கின்றார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு 1991 முதல் 1996
வரையில்தான் இரண்டு முறை settlement பேச்சுவார்த்தை
நடத்தப்பட்டுள்ளது என்பதையும், அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம்,
மறைந்த முதல்வர் எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சிக்காலத்திலேதான் அந்தப்
பேச்சுவார்த்தை தொழிலாளர்களுக்கென்று தொடங்கப்பட்டது
என்பதையும் நான் பெருமையோடு இந்த மன்றத்திலே
தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)
அது மட்டுமல்ல. அதனுடைய விளைவாகத்தான் இன்றைக்குப்
போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருக்கிற ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள்- எந்தப்
போக்குவரத்து நடத்துநர்களாக இருந்தாலும் சரி- அவர்களுடைய
பிள்ளைகள் மருத்துவக் கல்லூரியிலே சேர்ந்ததாகவோ, இஞ்சினியரிங்
கல்லூரியிலே சேர்ந்ததாகவோ இதுவரையிலும் வரலாறில் இல்லாத
அளவிற்கு அதை மாற்றியமைத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருக்கிற
தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகள் கிட்டத்தட்ட 187 பேருக்கு மேலாக
இன்றையதினம் வெளிநாட்டிலே பயின்று நல்ல நிலைமையிலே இருந்து
கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லி, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத்

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

தரத்தை உயர்த்தியவர் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் என்பதை இந்த நல்ல நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆட்சி புரிந்த 1991 முதல் 1996 வரையிலான ஐந்தாண்டுகளில் பயணிகளின் புறநகர் பேருந்துக் கட்டணம் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 10.5 பைசாவாக இருந்தது. இது 16-10-1991 முதல் 12.5 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டு, 1-12-1993 முதல் 11 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டது. இந்த ஐந்தாண்டுகளிலே ஏற்பட்ட புறநகர் கட்டண உயர்வு 33.33 விழுக்காடுகள் ஆகும். ஆனால் அவர்களுடைய ஆட்சிக்காலத்திலே பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தவே மாட்டோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தி இன்றையதினம் அவர்கள் ஆட்சியைவிட்டு இறங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதாவது புரட்சித் தலைவி முதல்வராக இருந்தபோது பயணக் கட்டண உயர்வு 33.33 விழுக்காடாக இருந்தது. தி.மு.க. ஆட்சியில் 57 விழுக்காடாக அது உயர்ந்துள்ளது என்பதை இந்த மன்றத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு). நான் பேசிய பிறகு மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசலாம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இங்கே Mini bus பற்றிச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஞானசேகரன் அவர்கள் இங்கே பேசினார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் வைதியலிங்கம் அவர்கள் Mini bus பற்றி விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். அதாவது Mini bus திட்டம் யாருக்காகக் கொண்டுவரப்பட்ட திட்டம் என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால், unserved areas அதாவது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்து செல்லாத இடம் 16 கிலோமீட்டர் என்றும், served areas முதலில் பேருந்துகள் இயங்குகிற ஏரியா ஒரு கிலோமீட்டர் என்றும் அதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டு, பிறகு served area-வில் 4 கிலோமீட்டர் வரை செல்லலாம் என்று மீண்டும் அது திருத்தியமைக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்த மினி பேருந்துகளுக்கு permit-கள் வழங்கியிருக்கிறார்களே தவிர, அந்தப் பேருந்துகள் எந்த இடத்திலே இயக்கப்பட வேண்டும், எந்த இடத்திலிருந்து எந்த இடத்திற்குச் செல்ல வேண்டும் என்கிற ஒரு வரையறையில்லாமல் அந்த வரையரையை மினி

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பேருந்துகளின் உரிமையாளர்களே எடுத்துக்கொண்டதன் காரணமாக, கடந்த கால தி.மு.க. அரசு அதைச் சரியான முறையில் நிருவாகம் செய்ய முடியாத காரணத்தினால் இன்றையதினம் பேருந்துக் கழகங்களுக்கு 48 கோடி ரூபாய் முதல் ஆரம்பித்து, கிட்டத்தட்ட 148 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் வருவாய் இழப்புக்குக் காரணமாக தி.மு.க. அரசு இருந்திருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எங்களுடைய தென் மாவட்டத்திலே ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள். மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கே தெரியும். மகன் தாலியறுத்தாலும் பரவாயில்லை, மகன்-பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 'மகன் செத்தாலும் பரவாயில்லை, மருமகன் தாலியறுக்க வேண்டும்.'

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆக போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தன்னுடைய சொந்தப் பிள்ளைகளாக நினைக்கின்ற இந்த நேரத்தில் எதற்குத் தனியார் Mini bus-களை இயக்க வேண்டும் என்ற கேள்வியைத்தான் நான் இந்த மன்றத்திலே வைக்கிறேன். ஏன் அந்த மினி பேருந்துகளை நமது போக்குவரத்துக் கழகமே இயக்கி இருக்கக்கூடாது என்ற கேள்வியை அவர்களிடம் கேட்க விரும்புகிறேன். அதனால்தான் இன்றையதினம் பேருந்துக் கழகங்கள் உண்மையிலேயே பெரும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகியிருப்பதாக இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் சொன்னார்கள்.

பிற்பகல் 1-50

நாங்கள் பேருந்திலே செல்கின்றபோது-பேரவையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கோபிநாத் சொன்னார்கள்-நாங்கள் மழைக்காலங்களில் நனைந்துகொண்டு செல்கிறோம். இப்போது footboard எங்களுடைய வேட்டியைப் பிடித்து இழுக்கிறது. பெண்கள் செல்கிறபோது அவர்கள் சேலையைப் பிடித்து இழுக்கிறது. அந்த அளவிற்கு, போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கேலியும் கிண்டலும் பண்ணுகிற அளவிற்கு இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையை மிகவும் மோசமான நிலைமைக்கு, கடந்த கால

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

தி.மு.க. அரசு உருவாக்கிவிட்டது என்பதை எல்லாம் இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்த அளவிற்கு இருக்கிறது. மதிப்பிற்குரிய ஞானசேகரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், அவர்கள் சொன்ன கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டால் நிச்சயமாகப் பேருந்துக் கழகங்கள் இன்னும் வெகு விரைவிலே அவற்றினுடைய ஆயுட்காலம் முடிவடைகிற அளவிற்கு வந்துவிடும். இப்போதுதான் 3 மாத அம்மாவினுடைய ஆட்சிக் காலத்தில் அம்மாவினுடைய பல்வேறு ஆலோசனைகளைக் கேட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எல்லாம் சீரமைப்பு வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், மரியாதை வாரம் என்றெல்லாம் அமைத்து, அதிலே ஒரு வாரத்திலே கிட்டத்தட்ட 5 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே வருமானத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல. இந்தச் சபையிலே மூத்த உறுப்பினர் பெரியவர் ஐயா லத்தீப் அவர்களே இங்கே சொன்னார்கள். நாங்கள் கிராமத்திலேயிருந்து வந்தோம், ஆகவே கிராமத்து மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நானும் அதேபோன்று ஒரு சிறிய கிராமத்திலிருந்து வந்தவன்தான். ஆகவே கிராமப்புறத்து மக்களுடைய குறைகளையெல்லாம் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையில், ஐயா அவர்கள் சொன்ன கருத்தையெல்லாம் கேட்டு நிச்சயமாகப் போக்குவரத்துத் துறையில் நல்ல நிலைமைகளை எல்லாம் உருவாக்குவதற்கு அம்மாவினுடைய அரசு பாடுபடும் என்பதைச் சொல்லி, அதற்கு உங்கள் அத்தனை பேர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் எங்களுக்கு வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

31-3-1991 அன்று மொத்தப் பேருந்துகள் 13,486 ஆக இருந்தன. 31-3-1996-ல் 15,857 ஆக உயர்ந்தன. கூடுதல் பேருந்துகள் 2371 ஆனால் 31-3-2001-ல் 1112 பேருந்துகள் மட்டுமே உயர்ந்து 16,969 பேருந்துகளாக உள்ளன. இது புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் ஏற்பட்ட உயர்வில் பாதி மட்டுமே. 1990-91-ல் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இயக்கிய மொத்த கிலோமீட்டர் 16,317 இலட்சம், இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் கடந்த கால ஆட்சி முடியும்போது 1995-96-ஆம் ஆண்டில் அனைத்துப் பேருந்தும் சேர்ந்து இயக்கிய தூரம் 21,307 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது ஆட்சியில் இயக்கிய தூரம் 4,990 இலட்சம் கிலோமீட்டர் அதிகமாகும். அதாவது

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பயணிகள் வசதிக்காக கூடுதலாக இயக்கப்பட்ட கிலோ மீட்டர் 30.6 சதவிகிதம் அதிகமாகும். ஆனால் கடந்த 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் இயக்கப்பட்ட மொத்த தூரம் 22,902 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். அதாவது இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்த கால ஆட்சியில் 1995-96-லே இயக்கப்பட்ட மொத்த தூரத்தைவிட 1,595 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் மட்டுமே அதிகம். இந்த உயர்வு வெறும் 7.5 சதவிகிதம் மட்டுமே. கடந்த 5 ஆண்டு தி.மு.க ஆட்சியின்போது இயக்கப்பட்ட புதிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,206. இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் கடந்தகால ஆட்சியின்போது இயக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,567. எங்களது இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சிக் காலத்தைவிட கடந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் 361 புதிய பேருந்துகள் குறைவாகவே இயக்கப்பட்டுள்ளன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1996 முதல் 2001 வரை உங்கள் ஆட்சியிலே என்ன செய்தீர்கள்? போக்குவரத்துத் துறையிலே நீங்கள் செய்த சாதனைதான் என்ன? நிறைவேற்றிய திட்டங்கள்தான் என்ன? திட்டங்கள் எதுவும் இல்லை, நடடங்கள்தான் அதிகம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் ஒன்றை மட்டும் செய்தீர்கள். உங்கள் தானைத் தலைவரின் வார்த்தைகளைப் பேருந்துகளில் பொறித்தீர்கள். இதுதானே நீங்கள் செய்த சாதனை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). உங்கள் சாதனை மக்களுக்கு அளித்த வேதனை, போக்குவரத்துத் துறைக்கே ஒரு மிகப்பெரிய சோதனை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதெல்லாம் தேவைதானா? போக்குவரத்துத் துறை 2035 கோடி ரூபாய் நடடத்திலே இயங்கும்போது உதடுகள் ஒட்டினால் என்ன, ஒட்டாவிட்டால் என்ன? (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) ஒரு பாணைச் சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம் என்பார்கள். போக்குவரத்துத் துறை என்ற ஒரு துறையின் அவலமே கடந்த 5 ஆண்டு கால தி.மு.க. ஆட்சியின் நிருவாகச் சீர்கேட்டிற்கு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அக்கறையின்மைக்கு, திறமையின்மைக்கு மிகப் பெரிய எடுத்துக்காட்டாகும்.

பிற்பகல் 1-55

31-3-1996 அன்று கழிக்கப்படவேண்டிய பழைய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3,647. ஆனால், 30-6-2001-ல் 6662-ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் இந்த உயர்வு மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் 23 சதவிகிதத்திலிருந்து 39 சதவிகிதமாக உயர்ந்துள்ளது. கழிக்கப்படவேண்டிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

துள்ளதால் பேருந்துகளின் இயக்கம் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டு 776 பேருந்துகள் வழித்தடத்தில் இயங்க முடியாத அவல நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதிநிலைமை கடந்த 5 ஆண்டுகளில் தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் மோசமடைந்துள்ளதால் 308 கோடி ரூபாய் அளவில் கொள்முதல் செய்த பொருட்களுக்குப் பணம் செலுத்தாத வகையிலும், தொழிலாளர் சம்பளத்திலிருந்து பிடித்தம் செய்யப்பட்ட வருங்கால வைப்பு நிதி, கூட்டுறவு நாணயச் சங்கப் பிடித்தம் மற்றும் நீதிமன்றங்களுக்குச் செலுத்த வேண்டிய விபத்து இழப்பீட்டுத் தொகை முதலியவை உரிய காலத்தில் செலுத்தாமலும் நிலுவையில் உள்ளன. தொழிலாளர்களுக்குரிய பணப் பயன்களைக்கூட சில போக்குவரத்துக் கழகங்களால் தர இயலவில்லை. மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணி மூப்படைந்த பணியாளர்களுக்குக்கூட அவர்களுக்குண்டான ஈட்டிய விடுப்பிற்கான தொகையைக் கடந்த ஓராண்டாகத் தரவில்லை. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி மற்றும் கோயம்புத்தூர் தொழிலாளர்களுக்குத் தர வேண்டிய ஈட்டிய விடுப்பின் நிதிப் பயனைக் கடந்த ஓராண்டாகத் தரவில்லை. இதர போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இம்மாதிரியான பணப் பயன்கள் காலம்தாழ்த்தித் தரப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் சம்பளத்தில் பிடிக்கப்பட்ட வருங்கால வைப்பு நிதி மற்றும் ஆயுள் காப்பீட்டுத் தொகை, கூட்டுறவு கடன் சங்கங்களின் நிலுவைத் தொகை ஆகியவையும் மற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டிய பணிக்கொடை தொகையும் உரிய நேரத்தில் செலுத்தப்படாமல் தி.மு.க. அரசு தொழிலாளர்களுக்கு அநீதி இழைத்துள்ளது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதனால் சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்மீது கூட்டுறவு நாணயச் சங்கங்கள் நீதிமன்றத்தில் வழக்கு தொடுத்துள்ளன. இந்த அவல நிலைமையைச் சீர்செய்ய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது அரசு நிருவாக இயந்திரத்தை முடுக்கிவிட்டு போர்க்கால அடிப்படையில் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. உடனடியாக, 2001-2002 ஆம் ஆண்டில் 1,550 புதிய பேருந்துகளை வாங்க அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1990-91 ஆம் ஆண்டிலிருந்து விபத்து இழப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 11 கோடியானது. 2000-2001 ஆம் ஆண்டில் வாகனப் பராமரிப்பு, ஓட்டுநர்களுக்குத் தக்க பயிற்சி ஆகியவற்றில் தி.மு.க. அரசு போதிய கவனம் செலுத்தாததால் ரூ. 68 கோடியாக மதிப்பீட்டுத் தொகை உயர்ந்துள்ளது. மேலும், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

வருவதால் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆணையின்படி விபத்துத் தடுப்பு நடவடிக்கையாக ஓட்டுநர்களுக்கு தியானப் பயிற்சி, யோகா போன்ற சிறப்புப் பயிற்சிகள் அளிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. பயணிகளின் வசதியைக் கருத்தில்கொண்டு பேருந்து இயக்கத்தை மேம்படுத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. 25-7-2001 அன்று அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பேருந்துகளில் பயணச்சீட்டு சோதனை மேற்கொள்ளப்பட்டது. அவ்வமயம் மொத்தம் 80,313 சோதனைகள் நடத்தப்பட்டன. பயணச்சீட்டு இல்லாத பயணிகளிடம் ஒரு நாள் மட்டும் ஒரு இலட்சத்து 12 ஆயிரம் ரூபாய் அபராதத் தொகையாக வசூலிக்கப்பட்டது. 30-7-2001 முதல் 2-9-2001 வரை பராமரிப்பு வாரம், பயண தடையில்லா வாரம், பாதுகாப்பு வாரம், மரியாதை வாரம், நன்னடத்தை வாரம் முதலியவை கடைப்பிடிக்கப்பட்டன. இந்த ஐந்து வாரங்களில் தனிக் கவனத்துடன் எடுத்துக்கொண்ட சீரிய முயற்சிகளால் கூடுதலாக ரூ. 5.12 கோடி கிடைத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்து வளர்ச்சி இல்லாமல் எந்தவொரு பொருளாதார வளர்ச்சியும் இல்லை. எனவே, போக்குவரத்துத் துறை சமுதாய வளர்ச்சியில் பெரும் பங்கு வகிக்கிறது. இரயில்வே துறையின் பணிகளுக்கு இணையாக சாலைப் போக்குவரத்து வசதிகளும் முக்கியத்துவம் பெற்றுள்ளன. வாகனங்கள் பெருகுவதால் மட்டும் போக்குவரத்து வசதிகள் பெருகிவிட முடியாது. வாகனப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தி, பாதுகாப்பான, தடங்கலற்ற வசதியான மற்றும் தொலைதூரத்தில் அமைந்துள்ள அனைத்துக் கிராமங்களையும் இணைக்கும் வகையில் முறைப்படுத்த வேண்டும். அதுபோன்று சரக்குப் போக்குவரத்தும் முன்னிலை பெற வேண்டும். இல்லையெனில் ஓட்டுமொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியில் தேக்க நிலை ஏற்படும்.

பிற்பகல் 2-00

மேலும் விபத்து இல்லாத பயணத்தை உறுதி செய்யவேண்டும். விபத்து நேரிடின் உடனடியாக மருத்துவ வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டும். சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகளை ஒருங்கிணைத்து செயல்படுத்தினால், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைக்க முடியும். அதுபோன்று மோட்டார் வாகனங்கள் விடும் புகையால் சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

இச்சீரிய நோக்கங்களை நிறைவேற்றும்பொருட்டுதான் அரசு இத்துறையை நவீனமயமாக்கியும் கணினிமயமாக்கியும் மற்றும் சட்ட ரீதியான விதிமுறைகளை அமல்படுத்தியும், செயல்படுத்தி வருகிறது. இதன் அடிப்படையில் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு வரும் நிதியாண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களின் செயல்பாடுகளுக்கு முன்னுரிமை வழங்கும்.

தமிழ்நாட்டில் அண்டை மாநிலங்களின் எல்லைகளில் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த 19 சோதனைச் சாவடிகள் உள்ளன. கடந்த 5 ஆண்டுகளில் இந்த சோதனைச் சாவடிகள் எந்த முன்னேற்றமும் இல்லாமல் இயங்கி வருகின்றன. இதனால் முறையற்ற முறையில் பிற மாநில வாகனங்கள் தமிழ்நாட்டிற்குள் நுழைகின்றன. மேலும், தற்போதுள்ள வசதிகளைக் கொண்டு 100 விழுக்காடு சோதனைகளைச் செய்ய அனைத்துச் சோதனைச் சாவடிகளிலும், குறிப்பாக இந்த ஆண்டு, ஓசூர், தெத்திக்குப்பம் மற்றும் கந்தேசவுண்டன் சாவடி ஆகிய இடங்களில் உள்ள சாவடிகளை குஜராத் மாநிலத்தில் உள்ளது போன்று நவீனப்படுத்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதற்கான வரைவுத் திட்டம் தற்போது தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன்மூலம் தமிழ்நாட்டுக்குள் நுழையும் அனைத்து வாகனங்களும் சோதனை செய்யப்பட்டு, உரிய மோட்டார் வாகன வரி வசூல் செய்யப்படும். குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், தற்போது ஏற்படும் வருவாய் இழப்பு தவிர்க்கப்படும்.

தற்போது சென்னையில் ஓட்டுநர்களின் ஓட்டும் திறனைப் பரிசோதிக்க அனைத்து வசதிகளும் கூடிய ஓட்டுநர்கள் தேர்ச்சித் திடல் எங்கும் இல்லை. இக்குறையைப் போக்க, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியில் மேலை நாடுகளில் உள்ளதுபோன்ற ஒரு நவீன தேர்ச்சித் தளம், Modern Driving Range அமைக்க அனைத்து முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. இது தவிர, தற்போது தேர்ச்சித் தளங்கள் இல்லாத மாவட்டங்கள் அனைத்திற்கும் மாவட்டத்திற்கு ஒன்று என்ற வீதத்தில் தேர்ச்சித் தளங்களை அமைக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நேரத்தில் சாலைப் போக்குவரத்து, சாலை விபத்துகளைத் தடுக்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அரசு எடுத்துவரும் முயற்சிகளையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். கடந்த ஒருசில ஆண்டுகளில், சாலை விபத்துகளினால்,

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

உயிர் இழந்தோர் எண்ணிக்கை அதிகரித்து உள்ளது என்பதை அனைவரும் அறிவார்கள். இதுவரை இதற்காக அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக தொடர்பின்றி சில முயற்சிகள்தான் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்திருக்கின்றன. இதனைக் களைய, திட்டமான இலக்குகளுடன் கூடிய ஒரு செயல் திட்டம், action plan அரசால் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தில், பல்வேறு துறைகளும் நிறைவேற்ற வேண்டிய பணிகள் வரையறுக்கப்பட்டு அவை எந்த நிதி ஆதாரத்தோடு பணிகளைச் செய்யவேண்டும் என்பதும் தெளிவாக்கப்படும். அந்த அடிப்படையில், அனைத்துப் பணிகளும், சாலைப் போக்குவரத்து ஆணையரால் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்படும். இது ஒரு புது முயற்சியாகும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மேலும் விபத்துக்களுக்குள்ளானவர்களுக்கு உடனடியாக மருத்துவ உதவி செய்ய, தமிழ்நாட்டில் தேசிய நெடுஞ்சாலை எங்கும் 50 கிலோ மீட்டர் இடைவெளிவிட்டு, ஒரு Ambulance வண்டி நிறுத்தப்பட்டு முதல் உதவி அளிக்கும் திட்டம் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது. இத்திட்டம் தன்னார்வத் தொண்டு நிறுவனங்களின் ஒத்துழைப்புடன் நிறைவேற்றப்படும். முதல் உதவி அளித்த பின்பு காயம் அடைந்தோர் விரைவில் அருகிலுள்ள மருத்துவமனைக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுவர். முதல் கட்டமாக இந்த ஆண்டு, தாம்பரம், திருச்சி, சென்னை மற்றும் ஓசூர் ஆகிய தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் வண்டிகள் நிறுத்தப்படும்.

மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியிடும் புகையால் மாசு கெடுவது ஒரு அபாயகரமான எல்லையைத் தாண்டிக்கொண்டிருக்கிறது. இதனை உடனடியாகக் கட்டுப்படுத்துவது அவசியமாகிறது. இதனைக் கவனத்தில்கொண்டு, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் ஆட்சியில், தமிழகம் எங்கும் வாகனங்களால் வெளியிடப்படும் புகையின் அளவு வரையறைக்குள் இருக்கிறது என்ற சான்றிதழைப் பெற்றிருக்க வேண்டுமென்ற முறையை விரைவில் அமல்படுத்தவிருக்கிறது என்பதைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இத்திட்டம் தற்போது, சென்னை, திருவள்ளூர், காஞ்சிபுரம், நீலகிரி மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகிய மாவட்டங்களில் அமல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. மக்களின் உடல்நலம் கருதியும், சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவதைத் தவிர்க்கவும், இந்நிபந்தனை மாநிலம் முழுவதும் கொண்டுவரப்படுகிறது. பள்ளிச் சிறார்களுக்கும் மற்றும் பொது மக்களுக்கும் சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தைப் பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு சென்னை வேப்பேரியிலுள்ள போக்குவரத்துப் பூங்காவைப் போல, அனைத்து

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

மாவட்டங்களிலும், போக்குவரத்துப் பூங்காக்களை அமைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

பெரும்பாலான விபத்துகள், ஓட்டுநர்கள் மது அருந்தி வாகனத்தை ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன என்று ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. அதனைத் தடுக்கும்பொருட்டு, மது அருந்தியதைக் கண்டுபிடிக்கும் கருவி போக்குவரத்து மற்றும் காவல்துறைக்கு வழங்கப்படும். அவர்கள் கூட்டுத் தணிக்கை செய்து, மது அருந்தி வாகனங்கள் ஓட்டப்படுவதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்கள்.

பிற்பகல் 2-05

மேலும் தானியங்கி Automatic dip and dimmer switch-களையெல்லாம் எல்லா நான்கு சக்கர வாகனங்களிலேயும் பொருத்த வேண்டும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்ற விதிமுறையைத் தீவிரமாக அமல்படுத்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் அம்மா அவர்களின் அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

விபத்துகளுக்கு முக்கிய காரணம், வாகனங்களில் பின்புறம் பிரதிபலிக்கும் சிவப்பு விளக்கு இல்லாத காரணத்தால், இரவு நேரங்களில் பெரும்பான்மையான விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. மேலும், பிரதிபலிப்பான்கள் (Reflectors) எல்லா வாகனங்களிலும், முன்னும் பின்னும் கண்டிப்பாகப் பொருத்தப்பட வேண்டும். மாட்டுவண்டி, சைக்கிள் உள்ளிட்ட சாலையில் செல்லும் அனைத்து வாகனங்களிலும் பிரதிபலிக்கும் சிவப்பு விளக்குகள் பொருத்தப்பட வேண்டும் என்பது கட்டாயமாக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மீறினால், மீறுபவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். சாலை விபத்துகளினால் இறப்பு ஏற்படும் என்பது ஒரு கொலைக் குற்றத்திற்குச் சமம் என்ற அச்ச உணர்வு வாகன உரிமையாளர்களுக்கும் மற்றும் வாகன ஓட்டுநர்களுக்கும் ஏற்பட வேண்டும். இதுகுறித்து அரசு தயவு தாட்சண்யமின்றி நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதனால் இரவு நேர விபத்துகள் வெகுவாகக் குறைய வாய்ப்பு உள்ளது.

சென்னை தரமணியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் இயங்கி வருகிறது. இந்த நிறுவனத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. இதுபோல் தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப்

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

பள்ளியில் பணிபுரியும் பயிற்சியாளர்களுக்கும் பயிற்சி அளிக்க ஒரு அமைப்பும் இதுவரையிலே இல்லை. அதற்காக சாலைப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்ச்சி மற்றும் ஆராய்ச்சி நிறுவனம் அமைக்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களின் அரசு ஆலோசனை செய்து வருகிறது. தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பணிபுரியும் பயிற்சியாளர்களுக்கும் இந்த நிறுவனத்தில் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இது ஓட்டுநர்களின் திறனை அதிகரிக்கும் என்றே கருதப்படுகிறது.

அறிவிப்புகள். தென்காசியில் இயங்கிவரும் போக்குவரத்துத் துறை பகுதி அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) (குறுக்கீடு) இது எங்கள் மாவட்டம். (குறுக்கீடு) உங்கள் மாவட்டத்திற்கும் ஒன்று தருகிறேன்.

பொதுமக்களின் நீண்டநாள் கோரிக்கையினைக் கருத்தில்கொண்டு மன்னார்குடி, உடுமலைப்பேட்டை பகுதிகளில் புதியதாகப் பகுதி அலுவலகங்கள் தொடங்க மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நிருவாகத் திறமையின்மை, அக்கறையின்மை, அலட்சியம் இவற்றால் நிருவாகச் சீர்கேடு, இவற்றால் போலி பொற்காலத்தை உருவாக்கி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மக்களை நம்ப வைத்தார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆனால் உங்கள் பொற்காலம், போலி பொற்காலம் என்று மக்கள் தீர்ப்பளித்து விட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துத் துறையை எப்படியாவது முன்னேற்றப் பாதையில் கொண்டுசெல்ல வேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்கள் மக்கள் நலனில் அக்கறை கொண்டு, தாயுள்ளத்தோடு ஆய்வு செய்தார்கள். “கேளுங்கள் தரப்படும்; தட்டுங்கள் திறக்கப்படும்” என்று சொல்வார்கள், ஆனால் கேட்காமலேயே தரக்கூடியதுதான் இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களுடைய இந்த அரசு. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இன்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அம்மா அவர்களது ஆட்சியிலே மூன்றே மாதங்களிலே முத்தான பல திட்டங்களை, சத்தான பல அறிவிப்புகளை இந்தச் சட்டமன்றம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறது.

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

சென்னை மாநகரில் குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் மகளிர் ஓட்டுநர் மற்றும் மகளிர் நடத்துநர்களைக் கொண்டு மகளிர் பேருந்துகள் இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முதியவர்கள், மகளிர், குழந்தைகள் மற்றும் உடல் ஊனமுற்றோர் பயண வசதிக்காக தாழ்வான வாயிற்படி உள்ள பேருந்துகளை சென்னை நகரில் சாலையின் அமைப்பைப் பொறுத்து குறிப்பிட்ட தடங்களில் இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முக்கியமான பேருந்து நிலையங்களில், முக்கிய வழித்தடங்களில், அடுத்த பேருந்து புறப்படும் நேரம் மின்னணு அறிவிப்புப் பலகை மூலம் அறிவிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நெடுந்தாரப் பயணிகளின் வசதிக்காக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் படிப்படியாக மிதவைப் பேருந்துகளாக Air Suspension Bus-ஆக இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தற்போது நெடுஞ்சாலைகளில் அமைந்துள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் உணவகங்களின் தரம் உயர்த்தப்பட்டு, சுகாதார வசதிகள் மேம்படுத்தப்படும். போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள், அனுமதிக்கப்படாத உணவகத்தில் நிற்க தடை விதிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பிற்பகல் 2-10

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் பேருந்துகளில் அடுத்துவரும் பேருந்து நிறுத்தம் மற்றும் நேரம் போன்றவை மின்னணுக் கருவிமூலம் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் நலனுக்காகத் தெரிவிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பயணிகளின் வசதிக்காக இணையதளம் internet மூலம் பதிவு செய்யும் முறை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது இயக்கப்பட்டுவரும் குறுநடை பேருந்துகள் - feeder service - புறநகரப் பகுதியில் வாழும் பயணிகளின் வசதிக்காக மேலும் அதிகரிக்கப்படும். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இயக்கப்படும் சொகுசுப் பேருந்துகளுக்கு பயணிகளுக்கிடையே அதிக வரவேற்பு இருப்பதால் பயணிகளின் வசதிக்காக சொகுசுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12]

எழும்பூர் இரயில் நிலையத்தில் பயணிகளின் வசதிக்காகப் பேருந்து வளாகம், சென்டிரல் இரயில் நிலையத்தில் உள்ளதுபோல அமைக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தாம்பரம் இரயில் நிலையத்தின் உள்ளிருந்து மாநகரின் பல இடங்களுக்கும் பேருந்து வசதி சென்டிரல் இரயில் நிலையத்தில் உள்ளதுபோல இரயில்வே உதவியுடன் அமைக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சென்னை நகரில் அதிகப் பயணிகள் நெரிசல் இருக்கும் தடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்காகக் கூடுதலாகத் தொடர் பேருந்துகள் (vestibul buses) இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

சென்னை நகரில் ஒளிரும் வசதிகளுடன்கூடிய 500 புதிய நிழற்குடைகள் விளம்பர அடிப்படையில் அமைக்கப்படும்.

அரசு விரைவுப் பேருந்துகளில் பதிவு செய்யப்பட்ட இருக்கைகள் நீங்கலாக, மீதமுள்ள இருக்கைகளில் பெண் பயணிகளுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

ஈரோடு பொறியியல் கல்லூரியில் தகவல் தொழில்நுட்ப பட்டப் படிப்பு ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

கடந்த 5 ஆண்டுகளில் பொது வேலை நிறுத்தத்தின்போது பணிக்கு வராதிருந்து, அவர்கள் மீது எவ்வித குற்றவியல் வழக்குகளும் இல்லாதிருக்கும்பட்சத்தில், அவர்கள் பணிக்கு வராத நாட்களைத் தகுதியுள்ள விடுப்பாகக் கருதப்படும். தற்போது பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு மட்டுமே இது பொருந்தும்.

தென் மாவட்ட மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில், இலகுரக மற்றும் கனரக வா கன ஓட்டுநர் பயிற்சி மையம் ரூபாய் 25 இலட்சம் முதலீட்டில் திருநெல்வேலியில் தொடங்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் அனைத்து ஓட்டுநர்களுக்கும் 5 வருடத்திற்கொருமுறை பாதுகாப்புடன் ஓட்டும் முறை பற்றிச் சிறப்புப் பயிற்சி சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் அளிக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12] [திரு. நயினார் நாகேந்திரன்]

பேருந்துகள் பழுதாகி சாலையில் நிற்க நேரிட்டால் இரவு நேரங்களில் மற்ற ஊர்திகள் அவற்றின்மீது மோதி விபத்து ஏற்படுவதை தடுக்க பழுதான பேருந்துகளுக்கு அருகில் கூம்பு வடிவிலான பிரதிபலிப்பான்கள் reflective cones வைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் தேவைப்படும் ஓட்டுநர், நடத்துநர் மற்றும் அனைத்துப் பிரிவுப் பணியாளர் மற்றும் அலுவலர்களைத் தேர்வு செய்வதற்கு மத்திய தேர்வாணையம் ஒன்று அமைத்து தேர்ந்தெடுக்கப்படுவர். இத்தேர்வாணையம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் நேரடிக் கண்காணிப்பில் இயங்கும் என்பதையும் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மற்றும் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கடந்தகால ஆட்சியிலே இரண்டு வழித்தடங்கள் கொடுத்தார்கள், இப்போது 3 வழித்தடங்கள் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால், நிதிநிலைமை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்வதைவிட உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இருந்தாலும் அந்தப் பரிசீலனையைக் கருத்திலேகொண்டு மாண்புமிகு அம்மா அவர்களுடைய அறிவிப்போடு முடிந்தவரையில் இந்தக் கருத்தை நாங்கள் பரிசீலிப்போம் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே பேசும்போது ஆட்டோ கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே ஏதோ வழக்கு உயர் நீதிமன்றத்திலே இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல. தொழிலாளர்களுக்கு துரோகமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு அப்பீல் செய்து அந்த வழக்கும் நிலுவையிலே இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு, மாண்புமிகு அம்மா அவர்களின் தலைமையிலே இயங்குகின்ற இந்த அரசு தொழிலாளர்களுக்கு என்றென்றும் பாதுகாப்பாக உற்ர சகோதரனாகவே இயங்குகின்ற ஓர் அரசு, முடிந்தவரையில் அவர்களுக்கு உதவி செய்ய இருக்கிறது என்பதையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இந்த அவையிலே பல்வேறு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். அந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களையெல்லாம் நீங்கள் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு

[திரு. நயினார் நாகேந்திரன்] [2001 செப்டம்பர் 12
என்னுடைய மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தருமாறு உங்களை
வேண்டிக் கேட்டு விடைபெறுகின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர்
திரு. க. பொன்முடி, பழைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்
அவர்களிலேயிருந்து ஆரம்பிப்போம்.

டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே நிதிநிலை அறிக்கையிலே
இருக்கிற சங்கடங்களையெல்லாம் எடுத்துச் சுட்டிக்காட்டினார்கள்.
நான் அன்றைக்கேகூட முதல்வர் அவர்களுக்குச் சொல்கிறபொழுது
சொன்னேன். குறிப்பாக இந்த இழப்பீட்டைப்பற்றி மட்டுமே சொல்லிக்
கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுவும் குறிப்பாக அவர்கள் சொல்கிறபோது
அந்த ஆட்சிக் காலத்திலே டீசலினுடைய விலை 16 சதவீதம்தான்
உயர்ந்திருந்தது. 6 ரூபாய் 84 பைசாவிலிருந்து 7 ரூபாய் 73 பைசாவாக
உயர்ந்தது. அவ்வளவுதான். அதற்குக் கூட்டியத் தொகை 1½ பைசா.
ஆனால் இந்த ஆட்சி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு ரூ. 7.73 பைசாவிலிருந்து
டீசல் விலை ரூ. 17.99 பைசாவாக உயர்ந்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 170
சதவிகிதம். 16 சதவிகிதம் உயர்ந்ததற்கு..... (குறுக்கீடு)

பிற்பகல் 2-15

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர், பொன்முடி அவர்கள்
கேட்டு முடித்து விட்டும். (குறுக்கீடு)

டாக்டர் க. பொன்முடி: இதை நான் குறையாகச் சொல்லவில்லை.
(குறுக்கீடு) இவை வெள்ளை அறிக்கையிலே இருக்கிற செய்திகள்தான்.
நான் குறையாகக்கூட சுட்டிக்காட்ட விரும்பவில்லை. எதற்கு loss
வந்திருக்கிறது-என்றுதான் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) முடித்துவிடுகிறேன்.
ஒன்றும் இல்லை, நான் record பண்ண வேண்டும் என்பதற்காகச்
சொல்கிறேன். கட்டண உயர்வு இதனுடைய corresponding ஆக
பார்க்கும்போது ரொம்பக் குறைவாக இருந்தது. அதனால்தான் இந்த
இழப்புகள் எல்லாம் வந்திருக்கின்றன. வெள்ளை அறிக்கையிலே நீங்கள்
சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதுவும் குறிப்பாக எங்கள் ஆட்சி நிருவாகத்
திறமையோடு இருந்தது என்பதற்கு நீங்கள் சொல்லியதிலே நான் ஒன்றே
ஒன்றை மட்டும் எடுத்துக்காட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பக்கம்
23, அந்தப் பக்கம் 23-லே 1991-92-லே ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்கிறபோது
செலவினத்தை ஈடுகட்டும் வருவாயின் அளவு 99 சதவிகிதம். ஆனால்

2001 செப்டம்பர் 12] [டாக்டர் க. பொன்முடி]

1995-96-ல் அந்த ஆட்சி முடியும்போது அந்த percentage 89 சதவிகிதம். 10 percentage குறைந்து போய்விட்டது. நாங்கள் ஆட்சிக்கு வரும்போது 89 சதவீதத்திலே வந்தோம். ஆனால் முடியும்போது, 92 சதவீதமாக 3 சதவிகிதமாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதே நிருவாகத் திறமையின் காரணமாகத்தான். 10 per cent குறைந்தது; 3 சதவிகிதம் உயர்த்தியிருக்கிறோம். அதிலே பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. உங்களுடைய முயற்சிகளுக்கு நாங்கள் உறுதுணையாக இருப்போம். நிச்சயமாக இந்த நிதிநிலையிலுடைய இழப்பீட்டை ஈடுகட்டுவதற்கு நீங்கள் எடுக்கிற முயற்சிகளுக்கு உறுதுணையாக இருப்போம். ஆரம்பத்திலே சொல்லி இருக்கிறீர்கள். அடுத்த ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையிலே பார்த்தால் சரியாக இருக்கும். பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இவற்றை சரி செய்வீர்கள் என்றால் நாங்களும் வரவேற்போம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி, (குறுக்கீடு) சரி, ஹேமச்சந்திரன், நீங்கள் கேளுங்கள்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதாவது 2000 ஆண்டு 10-வது மாதத்திலே நடந்த போனஸ் ஒப்பந்தத்தை எதிர்த்து தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்த நேரத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு 8 நாள் சம்பளத்தை தொழிலாளர்களிடமிருந்து பிடித்தார்கள். அந்த 8 நாள் சம்பளத்தைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர், எல்லோரும் கேட்டுவிட்டோம். திருமதி டி. யசோதா.

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தங்களுடைய தேர்தல் அறிக்கையிலே போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கின்ற, பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களை நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் அரசுத் தொழிலாளர்களாக அங்கீகரிப்போம் என்று சொல்லி இருக்கின்ற அந்த உறுதிமொழியை இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

[2001 செப்டம்பர் 12]

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையிலே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இல்லை, இல்லை, எல்லோரும் கேட்காதீர்கள். இது கேள்வி நேரமல்ல. விளக்கம் மட்டும்தான் கேட்க வேண்டும்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: கொள்கைக் குறிப்பிலே விபத்துகள் பற்றி குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். அநேகமாக, இந்த விபத்துகள் நடைபெறுவது என்பது அதிவேகத்திலே வருகிற லாரிகள் மூலமாகத்தான் அந்த விபத்துகள் நடைபெறுகின்றன. குவியல் குவியலாக இறப்பைத் தடுப்பதற்கு லாரிகளுடைய வேகத்தைக் குறைப்பதற்கான திட்டம் ஏதாவது அரசு வைத்து இருக்கிறதா? அப்படி குறைப்பதன் மூலம் இந்த விபத்துகளைத் தவிர்க்க முடியுமா? ஏனென்று சொன்னால், நீங்கள் Ambulance-ஐக் கொண்டுபோய் 50 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் நிறுத்தினால் மட்டும் பிரயோசனம் இல்லை. அது இறந்த உடல்களையும், அடிபட்ட உடல்களையும் தான் எடுத்துக்கொண்டு வர உதவும். அந்த விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான அதிவேகத்திலே வரக்கூடிய லாரிகள், கனரக லாரிகள், அதன் மூலமாக அந்த விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகளை உருவாக்காமல் அதைத் தடுப்பதற்கு, அதற்கேற்ற வேகத்தடைத் திட்டம் ஏதாவது அரசிடம் இருக்கிறதா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. க. பாரமலை.

திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலமாக அமைச்சரிடம் ஒரு விவரத்தைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். இந்தப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு உரிமம் வழங்குவதில் Mini bus-களுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும் உரிய பங்கினை வழங்க வேண்டும் என்று அரசாணை இருந்தும், நீதிமன்றத் தீர்ப்பு இருந்தும், கடந்த ஆண்டுகளில் வழங்கப்படவில்லை. இந்த அரசு பதவியேற்று 3 மாதம் ஆகிறது. இனிமேலாவது அந்த ஆணையைப் பின்பற்றி தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு உரிய உரிமம் வழங்குவதிலே பங்கினைக் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் ஏற்பாடு செய்வாரா என்பதை உங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மேலூர் சாமி. அவருக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்புக் கிடைக்கவில்லை. அதனால் கேட்கட்டும்.

திரு. ஆர். சாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்தகால....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஏதாவது கோரிக்கை இருந்தால் சொல்லுங்கள்.

திரு. ஆர். சாமி: போன ஆண்டிலே இருந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், போக்குவரத்துத் துறையிலே கவனம் செலுத்தாமல், தன்னுடைய....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதை விட்டுவிடுங்கள். (குறுக்கீடு) முடித்துவிடுங்கள். விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு. (குறுக்கீடு) அமைச்சர் ஏதாவது பதில் சொல்ல வேண்டுமா, எல்லாம் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொல்லுங்கள். அவ்வளவுதான். (சிரிப்பு)

பிற்பகல் 2-20

மாண்புமிகு திரு. நயினார் நாகேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அன்பு சகோதரி யசோதா அவர்களும், மதிப்பிற்குரிய பழனிசாமி அவர்களும், மதிப்பிற்குரிய ஐயா பாரமலை அவர்களும் சொன்ன கருத்துகள் கனிவோடும், மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்களும் கூறிய கருத்துகள் அனைத்தும் கனிவோடும், பரிவோடும் அரசு பரிசீலனையில் எடுத்துக்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. எ.வ. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வேலு, உங்களுடைய கோரிக்கையையும் கனிவோடு அமைச்சர் எடுத்துக்கொள்வார். விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

[2001 செப்டம்பர் 12]

**(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் -
நிருவாகம்**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 3, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என அறிய விரும்புகிறேன். திரு. து. நெப்போலியன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. து. நெப்போலியன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கு. பிச்சாண்டி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை.

2001 செப்டம்பர் 12] [பேரவைத் தலைவர்]

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சக்ரபாணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே.சி. கருணாகரன்.

திரு. கே.சி. கருணாகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே.சி. கருணாகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.39,06,61,000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு பேரவைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12]

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க.

(ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க.

(இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சக்ரபாணி.

திரு. ஆர். சக்ரபாணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சக்ரபாணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ச. சிவராஜ், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. ச. சிவராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. கு. பிச்சாண்டி.

திரு. கு. பிச்சாண்டி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கு. பிச்சாண்டி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஆஸ்டின்.

திரு. ஆஸ்டின்: இல்லை.

[2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆஸ்டின் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கி. பாரிமோகன்.

திரு. கி. பாரிமோகன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கி. பாரிமோகன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 22,94,12,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57- சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி: இல்லை.

விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

2001 செப்டம்பர் 12]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மே.ப. காமராஜ்.

திரு. மே.ப. காமராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மே.ப. காமராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. க. முருகவேல் ராஜன்.

திரு. க. முருகவேல் ராஜன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. க. முருகவேல் ராஜன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. மு. கார்த்தி.

திரு. மு. கார்த்தி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு. கார்த்தி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 38,52,000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

மானியக் கோரிக்கைகள், 2001-2002,
விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி

[பேரவைத் தலைவர்] [2001 செப்டம்பர் 12]

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க (ஆம்.)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை.)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(உ) உறுப்பினர்களுக்கு சிறுண்டி வழங்குதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாலை சட்டமன்றப் பேரவையின் கூட்டம் நடைபெற இருப்பதால் மாலை 4-30 மணியளவில் சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தை ஒட்டிய பகுதியில் உறுப்பினர்களுக்கு சிறுண்டி வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேரவையின் காலை நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் பிற்பகல் 4-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2.23 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

பிற்பகல் 4-30 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் டாக்டர் கா. காளிமுத்து அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

10. அரசினர் தனித் தீர்மானம்

26-7-1996 அன்று மேலவையைத் தோற்றுவிக்க வேண்டும் என்று நிறைவேற்றப்பட்ட பேரவையின் தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்ளுதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் சட்டமன்ற மேலவை தேவையென நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானத்தை நீக்கிக்கொள்வது குறித்த அரசினர் தனித் தீர்மானம். மாண்புமிகு பேரவை முன்னவர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பெயரில் உள்ள தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்: